第7回　東部地区文化財担当者会巡回展

埼玉県
東部地区の交通

2017

東部地区文化財担当者会

あ　い　さ　つ

この度、東部地区文化財担当者会において、研究課題「交通」の文化財調査報告書刊行後に行われる教育普及活動である巡回展「埼玉県東部地区の交通」が開催されることとなりました。編集作業にあたった歴史部会員、ならびに各市町の文化財担当者の方々、また、ご指導ご協力を頂きました関係各位に心より御礼申し上げます。

東部地区文化財担当者会で主催する巡回展としては、「埼玉県東部地区の指定文化財　わがまちの宝物」、「埼葛・北埼玉の水塚」に続き3回目になります。1回目の「埼玉県東部地区の指定文化財　わがまちの宝物」は、文化財担当者会合併記念事業として各市町の指定文化財を紹介しました。2回目の「埼葛・北埼玉の水塚」は、合併前の埼葛地区文化財担当者会と北埼玉地区文化財担当者会の合同調査として調査研究を行い、東部地区文化財担当者会成立後に文化財調査報告書を刊行し、巡回展を開催したところです。

今回の「埼玉県東部地区の交通」は、東部地区文化財担当者会として研究課題「交通」の調査研究を行いました。そして、文化財調査報告書の刊行、また、巡回展を開催するといった合併後初めての展示会といえます。

今回の展示会では、各市町における水上交通と陸上交通の紹介、東部地区内の水上交通と陸上交通、東部地区内の道路網や輸送関係、年表という構成で東部地区の交通について詳しく展示しています。陸上交通については現在の鉄道のほか、過去の鉄道や幻の鉄道についても紹介しています。

各市町の施設の関係で資料展示、パネル展示の場合がありますが、パネル展示の場合は、説明文や年表等のパネルのほか、各駅舎の古写真や路線図、幻の鉄道の路線図写真、その他の資料写真等を展示します。資料展示の場合は、東武鉄道の職員が使用した制服や作業着、車掌のバック、東武日光線開通の風呂敷、国鉄東北線の定期券、観光路線図、時刻表、東行田駅開設関連資料、鉄道計画図の一部等も展示する予定です。

最後になりますが、本展示会や本書が東部地区の文化財の重要性への理解や文化財保護意識の向上に資すると共に、地方史研究はもとより、博物館学習、生涯学習、郷土学習等の一助となることを祈念いたしまして、あいさつに代えさせて頂きます。

平成29年3月18日

東部地区文化財担当者会
会長　河井　伸一

目　次

あいさつ
目　次
凡　例
1　東部地区の概要 …… 1
2　水上交通 …… 17
3　陸上交通 …… 20
4　年　表 …… 30

凡　例

1．本書は、第7回東部地区文化財担当者会巡回展「埼玉県東部地区の交通」の展示パンフレットです。

2．巡回展の開催期間および場所は、次のとおりです。
- 宮代町郷土資料館：H29.3.18～5.7（資料展示）
- 行田市郷土博物館：H29.6.18～7.17（一部資料展示）
- パストラルかぞ：H29.8.2～16（パネル展示）
- 白岡市役所：H29.9.8～10.10（パネル展示）
- 八潮市立資料館：H29.10.21～12.3（資料展示）
- 松伏町中央公民館：H29.12.7～27（一部資料展示）
- 久喜市立郷土資料館：H30.2.3～3.18（一部資料展示）
- 春日部市郷土資料館：H30.4.17～7.8（資料展示）
- 蓮田市文化財展示館：H30.7.10～10.7（資料展示）
- 幸手市民文化体育館：H30.11.3～4（パネル展示）
- 吉川市中央公民館：H30.12.1～20（パネル展示）
- 三郷市立郷土資料館：H31.1.5～2.3（資料展示）
- 羽生市立郷土資料館：H31.2.16～3.3（資料展示）
- カルスタすぎと：H31.3.9～24（パネル展示）

3．本パンフレットの企画・構成・編集は、東部地区文化財担当者会専門委員会（歴史部会）が行いました。

4．本巡回展の開催にあたり、次の方々にご協力をいただきました（順不同、敬称略）。
大野光政、折原静佑、小林昭子、野口勝昭、春日部市郷土資料館、　行田市郷土博物館、宮内庁書陵部、埼玉県立文書館、草加市役所、東武博物館、物流博物館、野田市興風図書館

1　東部地区の概要

1．東部地区文化財担当者会の活動

東部地区は埼玉県東部に位置し､旧北埼玉郡、旧南埼玉郡、旧北葛飾郡から成ります。通常、北埼玉郡市を北埼玉地区（行田市、加須市、羽生市）、南埼玉郡市と北葛飾郡市を併せて埼葛地区（久喜市、幸手市、蓮田市、白岡市、宮代町、杉戸町、春日部市、越谷市、松伏町、吉川市、八潮市、三郷市）と呼んでいます。

東部地区文化財担当者会(以下､当会という。)は、この北埼玉地区と埼葛地区の 15 市町の文化財担当者によって構成されています。

当会は、文化財担当者相互の研究活動を促進し、文化財担当職員としての資質を高め、埼玉県東部地区の文化財保護・保存、ならびに文化財に関する啓発活動を目的に設立されました。

今回の巡回展は、当会の専門委員会である歴史部会が、年間課題であります「交通」をテーマに調査研究し、平成 27 年度に『埼玉県東部地区の交通』と題した報告書を刊行したことに伴い、その成果を地域住民の皆様に広く紹介するものです。

2．道路元標

『埼玉県東部地区の交通』の刊行後、道路元標（げんぴょう）の所在についての追加調査を行いました。

道路元標とは、大正 8 年（1919）に公布された旧道路法により、当時の市町村に一つずつ設置された道路の起点・終点、市町村の位置を示す標識です。設置された場所は、ほとんどが市町村役場の前、あるいは、主要な道路が交差するところに設置されました。現存する道路元標の素材は花崗岩（かこうがん）が多く、また、その形状は、頂部に曲面加工した角柱で、一辺が約 25 ㎝、地上の露出高が約 60 ㎝と規定されていました。しかし、例外もありました。

宝珠花村道路元標（春日部市）

埼玉県行政文書（大 1093）の「道路元標ノ位置指定ノ件」（大正 9 年）によると、東部地区では 122 基の設置が確認できます。しかし、道路元標は、現在の道路法では道路の附属物扱いであり、道路元標の設置義務がないため、取り壊されたり、工事の際に撤去され、必ずしも残っているとは限りません。

このような中、現在確認されているのは 38 基です。これらは、かつての市町村の位置や道路の起点と終点を知る貴重な文化遺産です。この文化遺産は、後世に伝えていくべき貴重な石造物といえます。

行　田　市

1．地　勢

行田市は埼玉県北東部に位置し、面積は67.37 ㎢、人口は82,836人（平成29年1月1日現在）です。加須低地は関東造盆地運動で大宮台地北端が沈降した低地で、市域には微高地化した埋没台地が縞状に存在します。また、市域中央を東流する星川と忍川によって自然堤防が形成され、利根川の氾濫（はんらん）や流路の変遷もあって、複雑な微地形が形成されています。

歴史的には、武蔵国忍領に属しており、幕末の段階では新田を合わせて1町38村がありました。その後、合併の変遷を経て、昭和32年までに8村が行田市と合併し、平成18年には南河原村と合併し、現在の市域となりました。

2．水上交通

利根川には、江戸時代、須加河岸、中条河岸、酒巻河岸が設置されていました。このうち酒巻河岸は、忍城主公認の古来の河岸で、元禄3年（1690）の『関八州伊豆駿河国廻米津出湊浦々河岸之道法並運賃書付』にも記されています。

見沼代用水が開削されると、享保16年（1731）には須戸橋の河岸場と江戸を結ぶ通船が開通しましたが、宝暦10年（1760）以降、須戸橋と蓮田市平野河岸間の通船は中止されました。

忍馬車鉄道　行田市郷土博物館蔵

3．陸上交通

忍馬車鉄道は、明治33年（1900）の部分開業を経て、翌年吹上駅～下町発着所間を開業しました。しかし、業績が振るわず、明治38年（1905）に行田馬車鉄道が営業を引き継ぎましたが、大正12年（1923）に廃止となりました。

北武鉄道は、大正10年（1921）に羽生～行田間を開業し、市域には行田駅（行田市駅）、武州荒木駅の2駅が開設されました。翌年には行田～熊谷間の開業と同時に秩父鉄道と合併しました。その後、市域では大正14年に持田駅が、昭和7年に東行田駅が開設されました。

国鉄行田駅は、昭和41年（1966）に開設されました。一方、秩父鉄道行田駅は行田市駅と改称し、昭和53年（1973）に橋上駅化が行われました。東行田駅は昭和44年（1963）に駅舎改築等が、持田駅は平成5年（1993）に駅舎改装が行われました。

加　須　市

1．地　勢

加須市は埼玉県の北東部に位置し、面積は133.30㎢、人口は113,917人（平成29年1月1日現在）です。市の中央北寄りに利根川、北部境に渡良瀬川、南部に見沼代用水（星川）が流れ、市内には中川や葛西用水、青毛堀川他の大小用水・落しが網の目のように張り巡ります。標高は12～16ｍで、集落は比較的大きな自然堤防や埋没ローム台地上に分布しますが、中央の加須地域の微高地にも散在しています。

幕末の段階では86村がありましたが、昭和29～32年にかけて加須市・騎西町・北川辺町・大利根町が成立し、平成22年3月23日、これら1市3町が合併し、加須市が誕生しました。

2．水上交通

文禄3年（1597）～承応3年（1654）の利根川水系の大規模河川改修の完成により、江戸川との河川交通が始められ、商業地としての河岸、対岸との渡し舟が発達し、明治期の大越河岸には、倉庫が立ち並び旅館や料理店もあり、大越村は北埼玉郡の物資の集散地として隆盛を極めました。また、利根川を隔てた対岸にある飯積河岸も、交通の要衝として栄えましたが、明治18年の東北線開通、東武線が羽生まで開通し

加須駅（大正10年）

てからは、この河岸も急速に衰退しました。

3．陸上交通

鴻巣道（鴻巣宿～騎西町場）は徳川家康の鷹狩りに際し造られたものともいわれ、現在の加須・鴻巣線です。大越河岸道（騎西町場～大越河岸）は物資輸送の重要な道路でした。この他、幸手宿で日光道中に連絡する脇往還がありました。鉄道は、明治28年（1895）～大正13年（1924）に北埼玉鉄道、玉総（ぎょくそう）鉄道、大宮電気鉄道、軽便（けいびん）電気鉄道、中央鉄道（武州鉄道）等が計画されましたが、幻に終わりました。

明治35年（1902）9月に東武鉄道の加須駅が開設され、昭和2年（1927）4月には花崎駅も開設されました。加須駅開設により東京との物資輸送が活発となり、物資の流れに変化が生じ、交通の要衝であった大越河岸は、衰退の一途をたどりました。昭和5年（1930）～同45年までの加須駅と花崎駅の乗客数は年々増加し、加須駅では40年間で約12倍、昭和45年には1日平均で約7,500人に増加し、花崎駅では当初加須駅の約6分の1でしたが40年間で約24倍となり、加須駅の2倍の増加となっています。

羽　生　市

1．地　勢

羽生市は埼玉県北東部に位置し、面積は58.64㎢、人口は55,441人（平成29年1月1日現在）です。市の北部は利根川に接し、市の中心部付近には中川の起点が存在します。市域は加須低地に位置し、利根川や渡良瀬川により形成された自然堤防や河畔（かはん）砂丘が分布しています。また、南部には埋没台地が存在します。

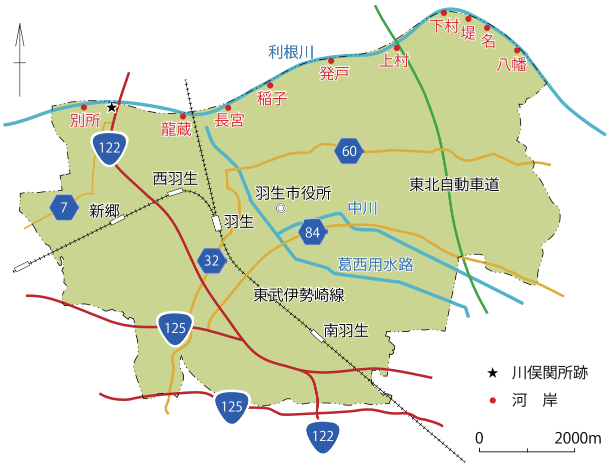
江戸時代には、武蔵国埼玉郡に属しており、上新郷村、下新郷村、下新田村が忍領、それ以外の市域は羽生領でした。幕末の段階では42村ありましたが、何回かの合併の変遷を経て、昭和29年（1954）に羽生市が成立しました。その後、昭和34年（1959）に千代田村が編入合併し、現行の羽生市の姿となりました。

2．水上交通

市域には、利根川筋に沿って10カ所の河岸が確認されています。龍蔵河岸、長宮河岸、稲子河岸、上村河岸の4カ所は近世初期からあったとされています。

別所河岸、長宮河岸の2カ所の河岸については、明治期の蒸気外輪船通運丸の寄港場となっていました。

羽生駅（年代不詳）



3．陸上交通

市域には日光脇往還が通り、その道筋の利根川右岸側に新郷川俣関所が設置されましたが、明治2年（1869）に廃止され、脇往還の渡船ルートには、明治23年に船橋の営業が開始されました。架設は大正10年頃までといわれ、昭和4年には昭和橋（利根川架橋）が開通しました。

市域には鉄道が2路線走り、一つは東武伊勢崎線で、明治36年に加須～川俣間が開通しました。この時に須影駅、羽生駅、川俣駅が設置されました。この川俣駅は、現在とは異なり利根川の南側に設置されましたが、利根川架橋の完成により明治40年に廃駅しています。須影駅は明治41年に一旦廃駅したものの、昭和2年に羽生駅までの複線化・電化に合わせて再開設し、昭和43年に南羽生駅に改称しました。

もう一つの路線は現在の秩父鉄道で、大正10年に北武鉄道として羽生～行田間が開通しました。市域では羽生駅と新郷駅の2駅が設置されました。翌大正11年には、すでに寄居～熊谷間を開通させていた秩父鉄道との間に合併契約が結ばれ、北武鉄道は解散、新たに秩父鉄道として寄居～羽生間で営業を開始し、その後、昭和56年に西羽生駅が開設されました。

久　喜　市

1．地　勢

久喜市は埼玉県北東部に位置し、面積は 82.41 ㎢、人口は 154,241 人（平成 29 年 1 月 1 日現在）です。市域北東部は利根川、権現堂調整池（権現堂川）を境に茨城県と接します。利根川から南に向かい順番にみていくと、中川（島川）、葛西用水（大落古利根川）、そして元荒川が流れています。このほか、青毛堀川や見沼代用水等の江戸時代の新田開発に伴い開削された用水路が多数流れています。

昭和 29 年には、幕末の段階で武蔵国埼玉郡騎西領、百間（もんま）領に属した 21 町村が合併の変遷を経て久喜町に、埼玉郡菖蒲領に属した 9 町村が菖蒲町となりました。葛飾郡島中川辺領に属した 14 宿村は昭和 32 年に栗橋町に、埼玉郡騎西領、葛飾郡幸手領に属した 12 村が昭和 32 年に鷲宮町となりました。その後、平成 22 年に 1 市 3 町が合併し、久喜市が誕生しました。

2．水上交通

市域の河岸場は、利根川の栗橋河岸、中川の八甫（はっぽう）河岸、見沼代用水の菖蒲河岸、青毛堀川の稲荷河岸と江口河岸があります。栗橋河岸は、明治 11 年から内国通運会社の蒸気外輪船通運丸の船着場の一つになりました。また、明治 36 年には古川丸が就航し、通運丸との間で激しい競争を繰り広げた時期もありましたが、昭和 26 年に河川改修工事により廃止されました。

3．陸上交通

現在、久喜市には JR 宇都宮線、東武伊勢崎線、そして東武日光線の 3 本の鉄道が走り、5 つの駅があります。

久喜市の鉄道敷設の動きは、明治 18 年（1885）、日本鉄道第二区線設置時に久喜駅と栗橋駅が開設したことに始まります。この路線が現在の JR 宇都宮線であり、昭和 57 年（1982）には久喜～栗橋間に東鷲宮駅が開設しました。

一方、東武鉄道は、明治 28 年（1895）に現在の東武伊勢崎線にあたる東京～足利間の路線が計画され、明治 32 年（1899）久喜駅が開設し、明治 35 年には鷲宮駅が開設しました。東武日光線は、昭和 4 年（1929）に敷設される際、栗橋駅が設置されました。また、昭和 61 年（1986）に幸手～栗橋間に南栗橋駅が開設しました。

市域の主要な道路は、東北自動車道、首都圏中央連絡自動車道、国道 4 号、国道 122 号、国道 125 号が通ります。

久喜駅（明治 30 年代）

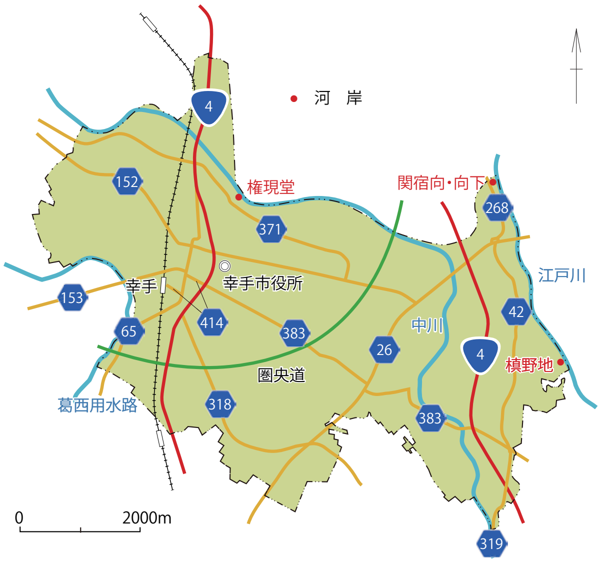
幸　手　市

1．地　勢

幸手市は埼玉県北東部に位置し、面積は 33.93 ㎢、人口は 52,401 人（平成 29 年 1 月 1 日現在）です。市域は大落古利根川や権現堂川、中川、江戸川が流れており、そのほとんどが標高 8 ～ 9m ほどの沖積地（ちゅうせきち）です。旧河川の乱流域に形成された自然堤防が発達する一方、市域の東縁部には下総（しもうさ）台地が局部的に存在します。

歴史的には、武蔵国と下総国に属しており、幕末の段階では両国を合わせて 1 宿 34 村がありましたが、その後、合併の変遷を経て、昭和 29 年（1954）までに幸手町が成立しました。その後、昭和 31 年（1956）には大字戸島の一部が杉戸町に編入し、昭和 61 年（1986）10 月の市制施行で幸手市となり現在に至ります。

権現堂川では権現堂河岸、江戸川には関宿向河岸・向下河岸を拠点に舟運が行われていました。



2．水上交通

権現堂川に権現堂河岸がありました。江戸時代には年貢米の津出しを担う公認の河岸として江戸幕府の財政経済を支えました。その後、大正時代までは機能しましたが、河川の廃川と共に河岸機能を失いました。

関宿向河岸・向下河岸は、対岸の内河岸等を含め関宿河岸として発展しました。「大問屋四軒」と呼ばれる廻漕問屋（かいそうどんや）をはじめ、最大時で 9 軒の問屋が川沿いに軒を連ね、「向河岸はお江戸日本橋の飛地」といわれるほど繁栄しました。しかし、関所の廃止や日本鉄道の開通、利根川の洪水対策等により河川輸送は衰退しました。

3．陸上交通

古くは田宮町とも呼ばれた幸手宿は、日光道中の第 6 番目の宿場として発展しました。明治時代には日本鉄道を誘致しましたが実らず、久喜を通ったため、幸手は長らく鉄道網から隔離されました。

東武鉄道が東武日光線を計画すると、大正 14 年（1925）に幸手町民は鉄道期成同盟会を組織し、積極的な誘致活動を行いました。そして、日光線の開通に伴い、昭和 4 年（1929）に念願の幸手駅が開設しました。

主要な道路は、昭和 33 年（1958）に新国道 4 号が、同 59 年（1984）には 4 号バイパスが、平成 27 年（2015）には、首都圏中央連絡道路（圏央道）幸手インターチェンジが開通しました。

幸手駅（昭和 6 年）『幸手町勢要覧』

蓮　田　市

1．地　勢

蓮田市は埼玉県東部に位置し、東西約４㎞、南北約15㎞を測り、面積は27.28㎢で人口は62,347人（平成29年１月１日現在）です。

立地は蓮田・岩槻支台と白岡・黒浜支台が存在し、河川は西側の市境に綾瀬川が、中央部には元荒川が貫流しています。

幕末には20村でしたが、明治22年（1889）に綾瀬村、黒浜村、平野村に集約され、昭和29年（1954）５月に１町２村が合併し、昭和47年10月１日に市制施行し現在に至ります。

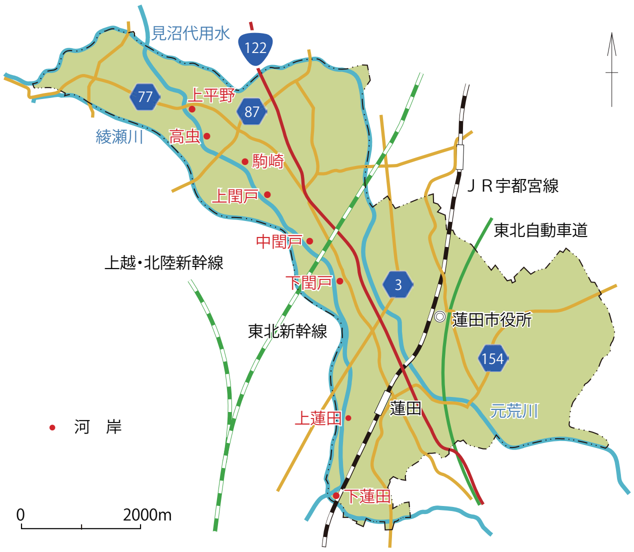
2．水上交通

見沼代用水は、享保13年（1728）の用水開削以降舟運が始まり、宝暦10年（1760）の掛樋井（かけどい）の廃止以降は柴山の伏越（ふせこし）の存在により、荷物の積み替えが必要なため、鉄道開通後も周辺の物資の流通で栄えましたが徐々に衰退し、昭和６年（1931）の通船許可期限満了と共に幕を閉じました。また、元荒川流域にも古文書で川島地区に河岸場の存在が記載されています。

3．陸上交通

近世末の段階では主要街道は存在しませんでしたが、市域東側に接するように日光御成道（おなりみち）が

蓮田駅前（現在の西口：昭和初期）



存在しています。この他、鴻巣道・桶川道（県道行田・蓮田線）、岩槻道・慈恩寺道、杉戸道（県道蓮田・杉戸線）が市内を通っています。昭和42年（1967）の埼玉国体時に県道大宮栗橋線（県道さいたま栗橋線）が開通し、国道122号線と共に主要幹線の一つとなり、昭和47年（1972）には、東北自動車道が開通すると同時に蓮田サービスエリア、平成24年（2012）２月にはスマートインターチェンジも開設され、現在、上り線新サービスエリアが平成31年の竣功を目指して進められています。

鉄道は、明治18年（1885）７月に大宮～宇都宮間の鉄道開通と同時に蓮田駅が開設され発展を始めました。大正８年（1919）の地方鉄道法により再び始まった私鉄建設ブームと共に、大正13年に蓮田～岩槻間の武州鉄道が開業しました。昭和３年（1928）に岩槻～武州大門、昭和11年に武州大門～神根（川口市）間が延伸され、菖蒲、行田への延伸計画もありましたが、地方鉄道補助法の補助期間が昭和12年12月の打切りにより資金繰りに困窮（こんきゅう）し、わずか12年弱の営業期間で解散した「幻の鉄道」です。

白　岡　市

1．地　勢

白岡市は埼玉県東部中央に位置し、東西約 10 km、南北約 6 km を測る東西に細長い形状を呈しています。面積は 24.92 k㎡で人口は 52,257 人（平成 29 年 1 月 1 日現在）です。

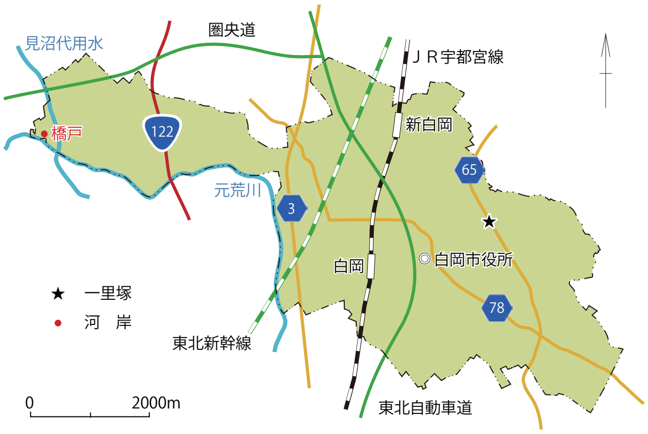
中央部には旧利根川等の氾濫によって形成された日川（にっかわ）低地が広がり、低地を挟み西側に大宮台地白岡支台が、東側に同慈恩寺支台が対峙し、北西側に大山地区に埋没台地が広がる複雑な地形となっています。

幕末には 17 村でしたが、明治 28 年（1895）に篠津村、大山村、日勝村の 3 村となり、昭和 29 年（1954）9 月に合併し白岡町となり、平成 24 年（2012）10 月 1 日に市制施行し現在に至ります。

2．水上交通

見沼代用水は、享保 13 年（1728）の用水開削以降舟運が始まり、柴山地区には伏越（ふせこし）と掛渡井（かけどい）とが併設されましたが、宝暦 9 年（1759）の洪水により掛渡井が廃止され、伏越を舟で越えることが出来なくなりました。舟運の経由地となった柴山は、物資流通基地として、船舶の往来、積み荷の揚げ下しで人の出入りも頻繁になり、銭湯・飲み屋・理髪店等が集中し、河岸畔に「橋戸」と称する「町場」が形成され交通

白岡駅（大正初期）



の要衝として、また、周辺地域の商業の中心となりました。

3．陸上交通

街道は、日光御成道（おなりみち）（県道さいたま・幸手線）、岩槻道、粕壁道、幸手道、杉戸道、久喜道、桶川道等があり、日光御成道の下野田には一里塚が残され、両塚が現存する県内唯一のものです。この他粕壁菖蒲往還は、日光道中と中仙道を結ぶ脇往還として機能し、篠津宿は農業のかたわら、商いや職人を兼業する農間余業者（のうかんよぎょうしゃ）が全体の半数以上を占め、江戸後期には、その数は 33 種 95 人に上る事が記録に残されています。

陸運事業では、明治大正期より利用され始めたトラックが運輸業間で普及し、梨をはじめとする果実や野菜の共同出荷で活躍しました。

明治 16 年（1885）開通の日本鉄道第二区線（JR 宇都宮線）は、市域に駅は設置されず、交通の不便、産業の不振にあえぐ地元有志により、明治 37 年から本格的な新駅設置運動が開始され、明治 43 年（1910）2 月に念願の白岡駅が開設されました。当時の駅舎は、現在も駅長事務室として残されています。また、昭和 62 年（1987）4 月には新白岡駅が開設し、現在 JR の 2 駅を有しています。

宮　代　町

1．地　勢

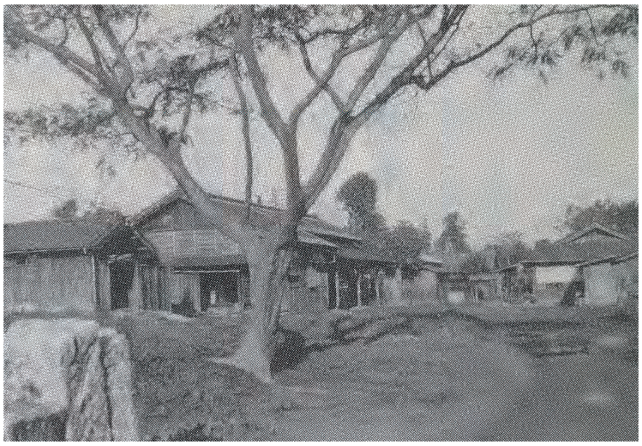
宮代町は埼玉県東部に位置し、面積は 15.95 ㎢、人口は 33,780 人（平成 29 年 1 月 1 日現在）です。大宮台地の東側縁辺部にあり、東側は概ね町域を画する大落古利根川が北から東、そして南へと流れています。町域は大落古利根川によって形成された自然堤防と、台地およびその周囲に発達した後背湿地等の低地により構成されています。

歴史的には、江戸時代、武蔵国埼玉郡太田庄百間（もんま）領に属し、幕末の段階で本村（ほんむら）、新田を含め 35 村ありましたが、明治 8 年（1875）に新田が本村に吸収され 12 村となり、明治 22 年には百間村と須賀村に集約され、昭和 30 年（1955）7 月両村が合併し宮代町が成立しました。

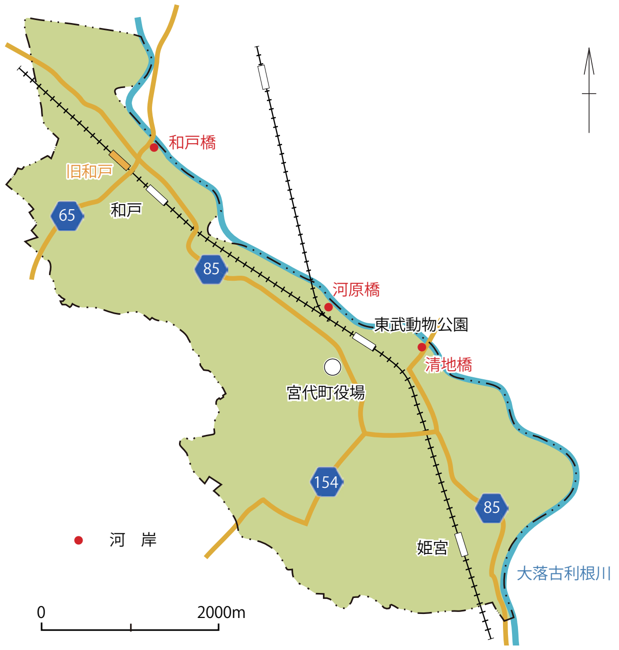
2．水上交通

大落古利根川の和戸橋の河岸は、明治 3 年（1870）の成立と確認できますが、それ以前から多くの小船が粕壁まで荷物を運んでいたことが「川船御改之節書付」（宮代町折原家文書）に記されています。和戸橋の他、清地橋の河岸や河原橋の河岸も利用したと推定されます。

須賀島耕地の農家には大落古利根川から繋がる構堀（かまえぼり）が掘られ、農間余業でつくられた醤油等を構堀から大落古利根川を通じ粕壁宿まで運んだと伝わっています。



和戸駅（昭和初期）



3．陸上交通

鉄道は明治 32 年（1899）8 月に北千住から久喜間まで東武鉄道が開通し、杉戸駅が開設、そして、同年 12 月には和戸駅が開設されました。開設当時の和戸駅は日光御成道付近にありましたが、貨物輸送量が大幅に増えたため、大正 8 年（1919）に現在地に移転しました。

杉戸駅は、昭和 4 年（1929）に東武日光線が開通し、東武鉄道における重要な分岐駅となり、昭和 18 年 12 月には、杉戸駅の隣に東武鉄道杉戸工場の前身が設置されました。昭和 57 年 3 月には東武動物公園のオープンに伴い、杉戸駅は橋上駅舎となり東武動物公園駅に改称しました。東武鉄道杉戸工場は平成 15 年に廃止され、平成 26 年に西口駅前ロータリーとなりました。

姫宮駅は昭和 2 年に開設され、昭和 53 年に東口から西口への跨線橋（こせんきょう）が完成しました。その後、平成 13 年に橋上駅舎が完成しました。

杉　戸　町

1．地　勢

杉戸町は埼玉県東部に位置し、面積は30.03㎢、人口は45,883人（平成29年1月1日現在）です。西側に大落古利根川、中央に中川、東に江戸川が流れています。ほとんどは、中川低地と呼ばれる沖積地ですが、東側の江戸川沿いには下総台地が立地します。

江戸時代には、新田を含み27宿村がありましたが、明治の大合併で、杉戸町、田宮村、堤郷村、高野村、豊岡村、桜井村に集約されました。その後、昭和35年（1960）までに新しい杉戸町が成立しました。

2．水上交通

江戸時代、江戸川には矢畑河岸と、新河岸と呼ばれる堀口河岸の二つの河岸が成立し、年貢米を江戸へ運んでいました。矢畑河岸の活動が幕府に公認されたのは安永年間（1770年代）であると考えられます。

大落古利根川の河岸場は、年貢米の津出しの湊（みなと）として認められていませんでしたが、『十組奥川積問屋場所附』に杉戸・清地の地名がみられ、その存在が確認できます。杉戸は河原橋の所に、清地は清地橋の所に河岸場があったと伝

杉戸駅（明治時代）

わります。

3．陸上交通

江戸時代になると、日光道中の5番目の宿駅として杉戸宿が成立しました。また将軍の日光社参専用の道として、日光御成道（おなりみち）も整備されました。日光御成道の下高野付近には、一里塚があり、現在は東塚のみが残っています。

鉄道は明治32年（1899）に東武鉄道の杉戸駅（東武動物公園駅）が杉戸町に隣接した百間（もんま）村（宮代町）に開設されましたが、駅名は古くからの宿場である「杉戸」をとって名付けられました。杉戸駅の開設により、日光道中と杉戸駅を結ぶ道路も造られました。昭和4年(1929)には杉戸駅を分岐点として東武日光線が開通し、杉戸駅は東武鉄道の主要な駅となりました。駅前通りも、この頃から発達し商店街を形成するようになりました。

杉戸町内の駅としては昭和61年（1986）、橋上駅舎を有する杉戸高野台駅の開設が最初です。西地区大規模開発の核として開設されました。それに伴って、西地区は近隣公園の整備、高野台小学校が新設されるなど、市街地の形成が進められました。

春 日 部 市

1．地　勢

春日部市は埼玉県東部に位置し、面積は66.00㎢、人口は236,466人（平成29年1月1日現在）です。市の北西、西部に大宮台地が、さらに北東、南東部には下総台地が広がり、東部地区では唯一、二面の台地が所在します。市域の中央には中川低地が広がり、この低地には、大落古利根川と中川が流れ、また、市域東部の県境には、江戸時代に開削された江戸川が流れています。平均標高は約6ｍと低位です。低地には、自然堤防が広がり、さらに、3カ所の河畔（かはん）砂丘もみられます。

歴史的には、武蔵国と下総国に属しており、幕末の段階では両国を合わせて60村がありましたが、その後、合併を経て、昭和29年（1954）に春日部市と庄和村（昭和39年町制施行）が成立しました。その後、平成17年10月、これら1市1町が合併し、現在の春日部市が誕生しました。

2．水上交通

市域の東側を流れる江戸川には、主に高瀬船を中心とした舟運が発達していました。近世から近代にかけての河岸が2カ所(西宝珠花河岸、西金野井河岸）存在しました。この2カ所の河岸は、明治期に蒸気外輪船の通運丸の乗降場でもありました。この他、近世以来の河岸場として、大落古利根川に2カ所の河岸（上喜蔵河岸、下喜蔵河岸）が知られています。

粕壁駅と蒸気機関車（昭和11年）

3．陸上交通

近世以来の主要街道である日光道中や粕壁宿と岩槻城、関宿城、各所の河岸場とを結ぶ道が市域を通ります。現代では、国道4号と16号、国道4号バイパスが整備されています。

明治26年（1893）5月には、千住馬車鉄道が千住～粕壁間で、また、明治32年（1899）8月には、東武鉄道が北千住～久喜間で開通し、粕壁駅が開設されました。その後、市域には武里駅（明治32年）、一ノ割駅（大正15年）、北春日部駅(昭和41年)が開設されました。一方、総武鉄道（現野田線）では、昭和4年（1929）に開通し、豊春駅、八木崎駅が、翌年に牛島信号所（昭和6年に藤の牛島駅に改称)、昭和6年（1931）に南桜井駅（昭和31年に現在地へ移転）が開設されました。

越　谷　市

1．地　勢

越谷市は埼玉県東南部に位置し、面積60.24㎢で、人口は339,156人（平成29年1月1日現在）です。立地は中川低地にあり、西に綾瀬川、中央に元荒川、東に大落古利根川、中川が流れ、戦国期には元荒川を挟み、右岸は武蔵国埼玉郡､左岸は下総国葛飾郡下河辺荘（しもこうべのしょう）でしたが、江戸期に左岸も武蔵国に編入されました。

明治元年（1868）の52村から明治22年には10町村となり、昭和29年（1954）に越ヶ谷町・大沢町・新方村・桜井村・大袋村・荻島村・出羽村・蒲生村・大相模村・増林村の2町8村が合併して越谷町が誕生し、昭和33年（1958）11月から市制施行、平成15年に特例市、平成27年に中核市へ移行し、現在に至っています。

2．水上交通

水運は、綾瀬川に銀蔵河岸、越巻河岸、よしずや河岸、半七河岸、藤助河岸、元荒川に大沢橋の河岸、瓦曽根河岸、大落古利根川に増林河岸が存在しました。特に綾瀬川は、幕府が延宝8年（1680）に用水・引水の堰止めを禁止したことで、堰による荷の積み替えをせずに江戸へ直送できたため、明治期には他の舟運が衰退する一方で、汽船も就航し隆盛を極めましたが、最後は東武鉄道の開通により衰退しました。

元荒川鉄橋を渡る蒸気機関車
個人蔵

また、街道等の河川の渡河（とか）には、明治期まで渡し舟が利用され数多くありましたが、

橋梁（きょうりょう）の完成と共に大半が役割を終えました。

3．陸上交通

市域の中央には日光道中が走り、第3の宿場町として越ヶ谷宿が整備されました。日光道中は、県道49号として現在整備されています。

鉄道は、明治26年（1893）千住から越ヶ谷町まで千住馬車鉄道が開通し、同年に越ヶ谷町から粕壁まで延伸しましたが､明治30年(1897)には営業不振により廃業し、営業を引き継いだ草加馬車鉄道も東武鉄道の開業により明治33年に廃業しました。明治32年（1899)、北千住～久喜間に東武鉄道が開通し、越ヶ谷駅と蒲生駅が開設され、大正9年（1920）には現在の越谷駅の位置に越ヶ谷駅が開設され、元の越ヶ谷駅は武州大沢駅に、さらに後には、北越谷駅に名称変更され、その後、大袋駅、せんげん台駅、新越谷駅、そして、国鉄（JR）武蔵野線に南越谷駅、越谷レイクタウン駅が開設され、市域は急速に発展しています。

1 東部地区の概要

松　伏　町

1．地　勢

松伏町は埼玉県東南部に位置し、面積は16.20 ㎢、人口は30,102人（平成29年1月1日現在）です。町の東北部には下総台地が分布しています。また、町域の大部分を中川低地が占めており、自然堤防や後背湿地（こうはいしっち）が形成されています。この低地には、西から大落古利根川、中央に中川、そして東には江戸川が南北に流れています。平均標高は約6ｍと低位です。

かつては下総国に属していましたが、江戸時代初期に庄内古川（中川）を境として、町域の西側が武蔵国葛飾郡松伏領、東側が下総国葛飾郡庄内領となりました。その後、合併の変遷を経て、昭和30年に松伏領村と金杉村が合併をして松伏領村となり、翌年、松伏村と改称、昭和44年に町制を施行して松伏町となりました。

2．水上交通

江戸時代、大落古利根川沿いの松伏村に松伏（民部（みんぶ））河岸、江戸川沿いの金杉村に金杉河岸が成立したほか、江戸時代中期以降に特産となった桃の出荷のため、小規模な河岸が両河川沿いに複数存在しました。しかし、明治期になると両河岸は、物資輸送の主力が鉄道へと変遷したためか、大正期には消滅しました。

旧国道16号松伏周辺（昭和40年代）

3．陸上交通

松伏町には、現在に至るまで鉄道路線が開通していません。そのため、隣接する越谷市、春日部市、吉川市、野田市の駅開設に合わせて道路が整備され、バス路線が発展してきました。

明治時代末、金杉河岸付近から松伏村を経由して越ヶ谷駅（現北越谷駅）へ至る乗合馬車が開通し、大正時代には同じルートにバス路線が開業しています。同時期には粕壁駅（現春日部駅）へのバス路線も開通しています。バス路線に押される形で乗合馬車は廃止となりました。

昭和3年、江戸川に野田橋が架橋（かきょう）されると、松伏を経由して野田と越谷を結ぶバス路線が主要な公共交通機関となりました。昭和40年代以降、鉄道路線に新駅（せんげん台駅、吉川駅、南越谷駅、越谷レイクタウン駅）が開設されると、バス路線が整備され開通しています。

吉　川　市

1．地　勢

吉川市は埼玉県南東部に位置し、面積は31.66㎢、人口は71,584人（平成29年1月1日現在）です。本市は東の下総台地と西の大宮台地に挟まれた中川低地に在って、西側には大落古利根川や元荒川が合流してくる中川が南北に流れ、東側には江戸川が同じく南北に流れています。中川沿いには大きく発達した自然堤防がみられます。平均標高は約4ｍと低位です。

江戸時代には、二郷半領と松伏領に属していましたが、明治に入ると管轄が目まぐるしく変遷しました。その後、合併の変遷を経て、昭和30年に吉川町、三輪野江村および旭村の1町2村が合併して新制の吉川町になりました。その後、平成8年に市制が施行され現在に至ります。

2．水上交通

江戸川筋においては三輪野江、加藤、尼屋（谷）および今上河岸が、大落古利根川筋においては中曽根、木売、仁蔵、平沼および川藤河岸で物資輸送を行っていましたが、やがて鉄道・トラック輸送に取って代わられました。

3．陸上交通

市域には、かつての鎌倉街道の支道と伝えられる四つの街道（猿島往還、下妻道、小金道、羽口道）があったとされます。これらの道は、いずれも公の街道ではなく人々の生活道で、市街地を形成していた場所もありましたが、ごくわずかであり、多くは細くくねった田舎道や農道でした。近代になって川に橋が架けられ、県道も整備されましたが、鉄道が敷かれなかったために長く陸の孤島状態でした。

田園地帯を走る武蔵野線（昭和51年頃）

昭和48年4月に、当時の国鉄武蔵野線が開通し、交通の不便が解消されました。当初の武蔵野線は、東洋一の貨物操車場である武蔵野操車場を備えた貨物輸送を主とする路線で、旅客列車の本数は少しでした。しかし、周辺の都市化に伴い利用者が増加し、次第に本数も増えました。開業時、市域に駅は吉川駅の一つだけでしたが、現在は吉川駅に加え、平成24年3月に開設した吉川美南駅の二つの駅があります。

なお、武蔵野操車場は、昭和61年（1986）に廃止されました。

八　潮　市

1．地　勢

八潮市は埼玉県東南端に位置し、面積は18.02 ㎢で、人口は87,082 人（平成29 年1 月1 日現在）です。

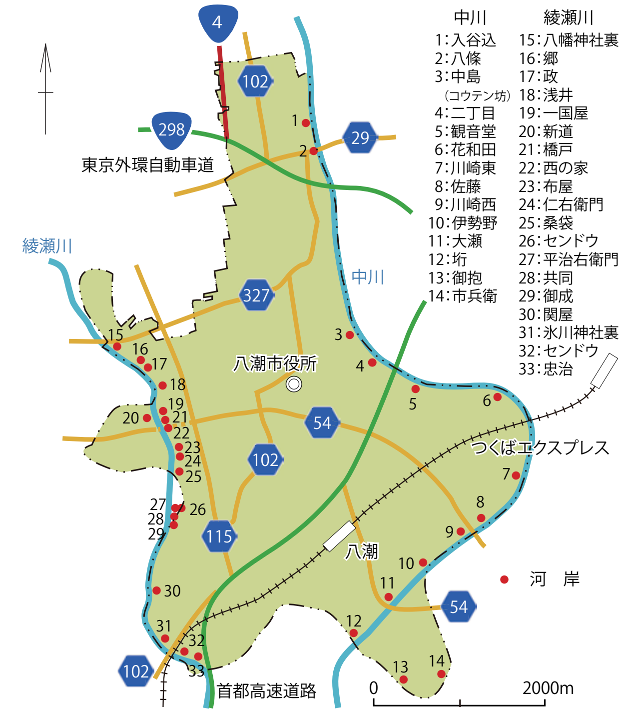
本市は中川低地上にあり、東を中川、西を綾瀬川、南を垳（がけ）川、大場川に囲まれ、ほぼ中央を南北に葛西用水、八條用水が流れ、標高3 ～ 4 mの川沿いの自然堤防上に集落が形成されてきました。江戸時代には21 村でしたが、明治22年（1889）に八條村、八幡村、潮止村の3 村に、昭和31 年(1956)に3 村が合併し八潮村が成立、さらに昭和39 年（1964）に八潮町、昭和47 年(1972)には八潮市へと発展し、現在に至ります。

2．水上交通

河川が集中するため明治以降も水運は盛んで、確認できる河岸場は、中川に14 カ所、綾瀬川には19 カ所を数えます。

大正期に煉瓦（れんが）工場が進出し、大正5 年（1916）に金町製瓦会社（大正8 年に日本煉瓦製造株式会社に吸収合併され、同社潮止工場と改称）が古新田地区に工場を移転したことを皮切りに、大正7 年に帝国煉瓦株式会社花畑第二工場が大曽根地区で操業を開始します。これは市域が煉瓦の原材料である荒木田土（あらきだつち）が豊富であることに

八潮駅（平成22 年）



加え、東京近郊で水運の便が良いことが要因と考えられます。深谷の煉瓦工場は、早々に鉄道輸送に転換するのに対し、本市では道路網整備とともに、トラック輸送に代わっていきました。

3．陸上交通

市域には南北に縦貫する「下妻街道」、「千住往来」と呼ばれる道が、日光道中の脇往還の物資輸送路として利用されていました。

鉄道の敷設計画は、明治29 年（1896）の水海道鉄道が第2 次鉄道ブームの際に計画されましたが、実現しませんでした。大正元年（1912）に千住から栗橋間の関東軽便鉄道が計画されましたが、八幡村では農業用排水路に支障があることや煙害を理由に許可しないよう要望しています。その後も中川電気鉄道、東京電気鉄道、筑波高速度電気鉄道等が計画されましたが実現には至らず、鉄道は平成17 年（2005）の「つくばエクスプレス」の開通を待たなければなりませんでした。鉄道の開通は首都近郊都市として、八潮市に大きな変化をもたらしました。

三　郷　市

1．地　勢

三郷市は埼玉県東部に位置し、面積は 30.22 ㎢、人口は 139,164 人（平成 29 年 1 月 1 日現在）です。本市のほとんどは江戸川および中川に沿った沖積地です。当地方の沖積層は、台地を河川が浸食（しんしょく）し、奥東京湾を運搬堆積物で埋めながら形成されたもので、上層部は一般に軟弱地盤、深度 30 ～ 50m 位まで沖積層が続いています。

江戸時代は葛飾郡二郷半領に属していました。明治の大合併後、合併の変遷を経て、昭和 31 年（1956）には彦成村、早稲田村、東和村が合併し、三郷村となり、昭和 39 年（1964）に町制を施行した後、昭和 47 年（1972）5 月、市制を施行しました。

2．水上交通

東京への大量の物資輸送には舟運が用いられました。特に、中川では下肥船（しもごえ）が三郷市域に下肥を運び、その帰りに野菜を東京へ運ぶなどしていました。

河岸場については、江戸川沿いに近世期成立とされるものが 3 カ所、近代期成立も 3 カ所あるとされています。また、中川沿いには中世に成立した戸ヶ崎河岸をはじめ、近代期から昭和 30 年代まであったとされる花和田河岸等 5 カ所が確認されています。

3．陸上交通

市域に鉄道が初めて開通したのは、昭和 48 年（1973）4 月に開通した国鉄武蔵野線です。開通に伴って三郷駅も誕生しました。また、昭和 49 年（1974）、三郷駅と吉川駅の間には武蔵野操車場が設置され、昭和 59 年（1984）2 月に機能停止するまで、1 日あたり 7,000 両の貨物車両を処理していました。昭和 60 年（1985）3 月には、その武蔵野操車場を挟むような形で、新三郷駅が開設されました。そして、平成 17 年（2005）8 月、つくばエクスプレスが開業し、三郷中央駅が開設されました。

三郷駅（昭和 50 年）

武蔵野操車場（昭和62 年）

1．東部地区の舟運と河岸

大小の河川が流れる東部地区は、古くから舟運（しゅううん）による水上交通が活発でした。江戸時代には、年貢米を始めとする物資を運ぶために欠かせない輸送手段でしたので、河岸やその周辺は賑わいをみせていました。

近代になると、鉄道や自動車による輸送の発展によって舟運は衰退し、物資輸送は水上交通から陸上交通へと大きく転換していきました。

埼玉県東部地区では、これまでに121カ所の河岸が記録や伝承で確認されています。

（1）利根川水系

国内最大の流域面積を誇る利根川と、そこから分岐した権現堂川の東部地区内には、18の河岸の存在が確認できます。これらの河岸は、江戸時代には関宿や行徳等を中継地とし、江戸日本橋浜町に通じていました。

明治18年（1885）、日本鉄道会社の第一区線（高崎線）開通以降、東武鉄道や秩父鉄道の開通により、利根川右岸流域の物流は鉄道輸送に転換し、舟運の衰退が決定的になりました。

（2）江戸川

江戸時代寛永期に開削された江戸川は、元禄3年（1690）の河岸改めによると、6カ所の河岸場がありましたが、明治期以降は右岸の埼玉県側だけで延べ22カ所の河岸が確認できます。

西宝珠花河岸（明治10年頃）宮内庁書陵部蔵

権現堂川の高瀬船（大正時代）故浜田得一氏撮影

明治10年（1877）、蒸気外輪船通運丸の運行が始まり舟運は賑わいをみせました。しかし、明治23年（1890）に利根川と江戸川を結ぶ利根運河の開削により、その上流地域の船の往来は減少しました。

（3）古利根川水系

大落古利根川は、埼玉郡北部の悪水落しと同時に葛西用水路に利用されたので、上流から琵琶堰（久喜市・幸手市）までと琵琶堰から松伏堰（松伏町）までは、3月から10月頃まで、松伏から下流までは通年で通船があり、河岸場が各地に設けられていました。大落古利根川と合流する中川や支流の大場川も含めて27カ所の河岸場が確認されています。

明治32年（1899）に開通した東武鉄道は、粕壁以北は大落古利根川と併走しており、この区間の舟運は鉄道敷設によって急速に衰退したと考えられます。これより下流域では、衰退しつつも昭和期まで舟運の存在が確認できます。

（4）元荒川水系

現在の熊谷市を水源とする元荒川は、近世には灌漑（かんがい）用排水路としての性格が強く、上流部を

中心に各所に堰（せき）が設けられ、舟運が可能な区間は限られていました。その中で、瓦曽根堰（越谷市）より下流は江戸まで堰止めが無く、早くから元荒川舟運の数少ない河岸場でしたが、明治 32 年（1899）の東武鉄道の開通により舟運は衰退したとみられます。

（5）綾瀬川水系

綾瀬川は川幅が狭く、川床（かわどこ）も浅いため大船は航行できませんでしたが、蛇行区間が多いことや、年間の河川水位が安定していたため舟運が盛んでした。しかし、明治期の陸上交通の発達により衰退がみられました。

（6）見沼代用水

見沼代用水は、享保 12 年（1727）に農業用水として開削され、翌年に完成しました。明治 7 年（1874）に設立された見沼通船会社は、17 の子会社が設けられ、貨物や客船業務を行っていました。しかし通船は、明治 16 年（1883）に日本鉄道会社が上野～熊谷間で開業したことや、トラック等の自動車輸送が発達してくると経営が圧迫され、徐々に衰退し、昭和 6 年（1931）に通船業務は廃止となりました。

2．舟運の近代化

（1）蒸気船の登場と通運丸の進出

明治時代の水運は、江戸時代以来の各地の河岸場が引き続き機能していきますが、政府による交通運輸政策や文明開化の影響を受けました。その一例が蒸気船の登場です。

東部地区で蒸気船の航行が確認できるのは、明治 4 年（1871）頃からで、利根川とそこから分岐する江戸川流域に限定されるものの、蒸気船による長距離航路の開拓には、明治 30 年代頃まで新規参入業者が相次ぎました。

東部地区における蒸気船航路で大きな役割を果たしたのが、内国通運会社のの通運丸です。通運丸は、明治 10 年（1877）5 月 1 日に深川扇橋～生井（栃木県小山市）間の航路で開業しました。その後、内国通運は航路を拡大し、明治 13 年（1880）7 月には、栗橋から利根川上流部へ航路を拡大し、北河原（行田市）までの航路を開拓しました。東部地区の通運丸寄航場は 9 カ所で、多くは江戸時代以来の河岸場です。

しかし、舟運の近代化である蒸気船の航行は、大正 8 年（1919）に内国通運会社の通運丸撤退によって東部地区から姿を消しました。

通運丸路線図（『新編　図録　春日部の歴史』から転載）

（2）舟運の隆盛と業者間の競争激化

利根川流域に定期航路をもつ蒸気船は内国通運会社の通運丸だけでなく、他にも各地の舟運業者が参入した明治 12 年（1879）以降、千葉県と茨城県境の利根川下流域も含めて新規参入業者が相次ぎ、同一航路上での業者間の営業競争が激化しました。

こうした定期航路をめぐる競争は、舟運による利益を見込んでのことで、当時の舟運の隆盛を象徴する現象でした。これらのうち、東部地区で確認できる蒸気船は次のとおりです。

●利根川丸：明治 4 年（1871）就航 、東京大橋詰～中田　（茨城県古河市）

●永島丸：明治 13 年（1880）就航 、両国～生井 (栃木県小山市)

●古川丸：明治 4 年就航 、日本橋中洲町～思川新波 (栃木市)、利根川川俣 (群馬県明和町)

3．舟運の衰退

（1）舟運衰退の過程

明治期当初は、江戸時代にも増して舟運が活況しましたが、やがて衰退へと向かいました。『埼玉県統計書』の課税船舶数をみると、明治20 年代前半以降は減少していくことがわかります。その理由として、鉄道等の登場が考えられます。鉄道による輸送は、自然条件に左右されず、また、大量輸送に適していました。明治末以降に登場したトラックやバスの登場も、鉄道と同様の理由です 。これらは戦後 、鉄道輸送を凌駕（りょうが）することになりました。また、洪水対策としての治水（ちすい）工事も舟運衰退の要因の一つとして考えられます。

以上のように、これらが複合的に進む中で、東部地区の北から南へ、河川の上流部から下流部へ、鉄道開通地域から鉄道不通地域へと向かうように舟運の衰退が進んだとみられます。

（3）水運から陸運への転換

舟運の衰退は、それを生業としていた人々の離職や失職へとつながり、河岸機能の停止や喪失となりましたが、舟運に代わって新たに台頭してきた鉄道や自動車輸送に適応し、陸運業へと転換した人々や地域もみられました。

内国通運会社と蒸気船定期航路で競争した古川回漕業店は、東北本線栗橋駅が開業した後の明治 20 年（1887）に出店していた貨物取扱いの小運送店を本業とするようになりました。

利根川や江戸川のような大きな河川の河岸では、対岸との交通を重視し、渡河点（とかてん）として橋の設置の動きがみられました。大正 13 年（1924）西宝珠花河岸では、宝橋（たからばし）組合を結成して有料の船橋が架橋され、翌年開通しています。

宝珠花の船橋（昭和 27 年）飯島進氏撮影

1．現在の鉄道

東部地区は、南北に JR 東北本線、東武伊勢崎線と東武日光線が、東西に秩父鉄道、東武野田線、JR 武蔵野線が走ります。この他、つくばエクスプレスや JR 高崎線の一部も走ります。

（1）東日本旅客鉄道

①高崎線

高崎線は明治 15 年（1882）に川口で起工式が行われ、翌年 7 月 28 日に日本鉄道第一区線として上野～高崎間で営業を開始しました。その後、日本鉄道は明治 39 年（1906）に公布された鉄道国有法により国有化されました。

東部地区で高崎線が通るのは行田市のみです。開業当時、駅はありませんでしたが、昭和 41 年（1966）7 月国鉄行田駅が開業しました。

②東北本線（宇都宮線）

東北本線は明治 18 年（1885）7 月 16 日に日本鉄道第二区線として開業した路線です。開業当時の駅は、大宮、蓮田、久喜、栗橋、中田、古河、小山、石橋、宇都宮の 9 駅でした。路線は宇都宮までですが、栗橋～古河間を流れる利根川の架橋設置の遅れにより、栗橋～中田間は船で渡りました。

開業当時に設置されなかった白岡駅は、住民の誘致活動により明治 43 年（1910）2 月 11 日に開設されました。その後、昭和 57 年に東鷲宮駅や昭和 61 年に新白岡駅が開設されました。

③武蔵野線

武蔵野線誘致の始まりは、昭和 30 年（1955）に首都外郭環状鉄道（玉葉線（ぎょくよう））建設県期成同盟会の結成に始まります。その後、昭和 39 年（1964）に現在のルートが発表されました。

昭和 48 年（1973）4 月には、沿線の人口増

日本鉄道路線図

加に伴って旅客運送が始まり、南越谷駅、吉川駅、三郷駅が、昭和 49 年（1974）には南越谷駅が開設され、新越谷駅（東武鉄道）の開設により乗換駅となりました。その後、昭和 60 年（1985）には新三郷駅が、平成 20 年（2008）には越谷レイクタウン駅が、平成 24（2012）には吉川美南駅が開設されました。

（2）東武鉄道

①東武伊勢崎線・東武スカイツリーライン

東武伊勢崎線は第 2 次鉄道ブームと呼ばれる明治 26 年（1893）から同 30 年代初頭にかけての鉄道敷設計画が乱立した際に採択された路線です。足利や伊勢崎の絹織物を東京へ移送することが主体の路線として計画されました。

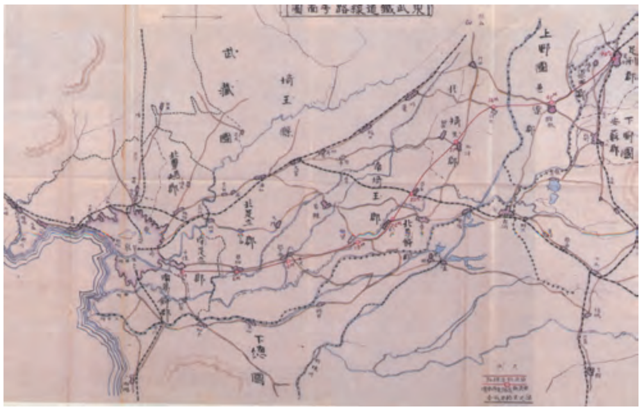
明治 32 年（1899）8 月 27 日、北千住～久喜間で鉄道が開通しました。開通時の駅は北千住、西新井、草加、越ヶ谷（北越谷）、粕壁（春日部）、杉戸（東武動物公園）、久喜です。12 月 20 日には、蒲生駅、新田駅、武里駅、和戸駅も開業しました。その後、明治 40 年（1907）までに足利町まで開業したことにより、当初の目的であった絹織物の貨物輸送を行えるようになりました。

　大正８年（1919）11月には越ヶ谷駅を武州大沢駅に改め、翌年４月には新たに越ヶ谷駅を設置しました。大正14年（1925）から昭和２年（1927）の間には廃止された新田駅や須影駅、花崎駅が再設置され、昭和２年には姫宮駅も設置されました。

　戦後になると市町村合併等で名称が変わった地方自治体に合わせ、粕壁駅は春日部駅に、鷲ノ宮駅は鷲宮駅に、越ヶ谷駅は越谷駅に、武州大沢駅は北越谷駅に変更となりました。その後、せんげん台駅や新越谷駅、北春日部駅が開設されました。昭和56年（1981）には東武動物公園開園に伴い最寄り駅である杉戸駅を東武動物公園駅に改称しました。その後、東武伊勢崎線の内、浅草から東武動物公園間および押上から曳舟間は、平成24年（2012）５月に開業した東京スカイツリーにちなみ、同３月17日から愛称を東武スカイツリーラインとしました。

②東武日光線

　東武鉄道は観光地である日光への路線を計画しました。当初は明治45年（1912）に佐野鉄道を買収したことで、その終着駅である葛生駅を起点に日光への路線を目指しました。しかし、大正８年（1919）に終結する第１次世界大戦後の好景気から、東京から日光へいち早く到着できるルートの見直しを計り、同10年には東武



東武鉄道線路平面図（建設予定図）　東武博物館提供

東武鉄道時刻表（明治43年～大正８年頃）　宮代町折原家文書

伊勢崎線杉戸駅を分岐点として幸手、栗橋、栃木、家中、鹿沼を経由し、日光へ到着する東武日光線の免許申請を行いました。関東大震災の影響から計画は一時棚上げされましたが、昭和２年（1927）８月に鉄道敷設の工事に着手しました。同４年４月、杉戸～新鹿沼間が開通し、10月には東武日光までの全線複線で開通しました。この時に開設された埼玉県内の駅は杉戸、幸手、栗橋、新古河（加須市）です。11月には柳生駅が開設しました。その後、昭和61年には杉戸高野台駅と南栗橋駅が開設しました。

③東武野田線（東武アーバンパークライン）

　東武野田線は、千葉県営鉄道として明治44年（1911）５月に野田町から柏まで開通したことに始まります。その後、北総鉄道が買収し、昭和４年（1929）には粕壁～大宮間が開通しました。同年、下総国だけでなく武蔵国も通ることから会社名を総武鉄道に変更しました。

　埼玉県内に設置された駅は大宮、北大宮、大宮公園、大和田、七里、岩槻町、豊春、八木崎、粕壁、牛島信号所（藤の牛島）でした。その後、武州川辺停留場や加倉、渋江、永沼仮停留場、南桜井停留場、土井停留場、米島仮停留場等も開設されましたが、多くは戦後に廃止されました。これは貨物駅と関係があり、沿線に軍需工場があった事も影響しています。

総武電車沿線案内（昭和６～14年頃）野田市興風図書館蔵

総武鉄道は戦時下でも旅客輸送、貨物輸送とも好調でしたが、政府の国家総動員法の下の輸送力強化政策により、東武鉄道と合併することとなり、東武野田線となりました。昭和31年（1956）南桜井停留場を休止中の貨物駅であった旧米島仮停留場の位置に移転し、南桜井駅としました。その後、平成26年4月1日から愛称を東武アーバンパークラインとしました。

（３）秩父鉄道

秩父鉄道は大きく分けて、前身の上武鉄道の区間と、吸収合併した北武鉄道の区間からなります。上武鉄道は、明治34年（1901）10月に熊谷～寄居間で鉄道営業を開始しました。その後、秩父駅まで延伸し、大正５年（1916）には社名を上武鉄道から秩父鉄道に改称しました。

北武鉄道は羽生～熊谷間の路線です。大正10年（1921）４月、羽生～行田間で鉄道営業が開始されます。同11年８月には行田～熊谷間が開通し、開通時の駅は、羽生、新郷、武州荒木、行田、熊谷です。大正11年11月、北武鉄道は秩父鉄道に吸収合併されました。同14年には持田駅が、昭和７年（1932）には東行田駅が開設されました。同41年（1966）６月には行田駅は行田市駅に改称し、同56年（1981）には

秩父鉄道沿線名所図絵（大正11年）　宮代町折原家文書

西羽生駅が開設されました。

（４）つくばエクスプレス

つくばエクスプレスは平成17年（2005）８月24日に開業した埼玉県で最も新しい鉄道です。正式名称は首都圏新都市鉄道つくばエクスプレスです。元々は秋葉原～筑波研究学園都市間の常磐新線として計画されました。その後、平成13年（2001）に路線名をつくばエクスプレスとし、同17年８月に開業しました。営業区間は秋葉原駅から浅草駅、北千住駅、八潮駅、三郷中央駅、守谷駅等を通り、つくば駅までです。埼玉県内は八潮市と三郷市を通ります。

２．過去の鉄道

（１）武州鉄道

明治39年(1906)3月､鉄道国有法は施行され、地方鉄道の新たな敷設は下火になりました。その後、明治43年（1910）４月、軽便鉄道法が公布されると鉄道ブームが再び起こりました。武州鉄道は、このブームの中で計画された路線で、明治43年11月５日に「中央軽便電気鉄道株式会社」として設立されました。

当初の計画路線は様々あり、設立趣意書には「東京より野州日光間に更なる交通機関を企画し…」という日光へのルートを掲げていました。川口町（国鉄川口駅）を起点として、日光御成道に沿って鳩ヶ谷、安行、大門を経由し、岩槻町に至る13里を第１期線の計画とし、第２期は岩槻町より和戸に至り、東武鉄道線路を横断して幸手、栗橋を経由し、古河、壬生を経て今市に達し日光線に連絡するものでした。しかしその後、第１期線として川口～岩槻間で鉄道敷設が行われることになりました。

明治44年７月、川口町の善光寺で「中央軽便電気鉄道株式会社発起人総会」が開かれ、そ

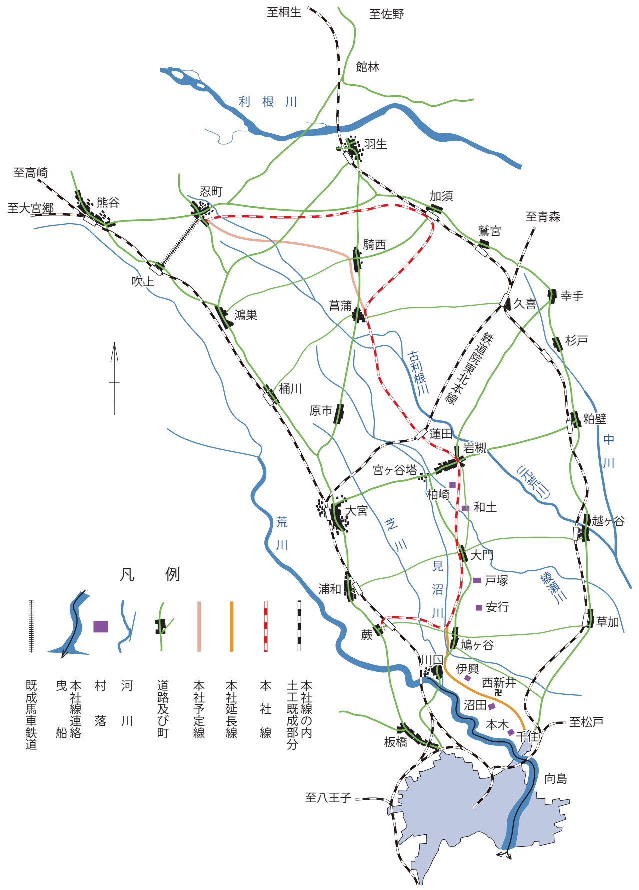
こで動力を電気から蒸気に、社名を「中央鉄道株式会社」に変更する等の議案を可決しました。

大正元年（1912）11 月 29 日、第 1 期線（川口～岩槻間）の工事に着手しますが、大正 3 年 11 月には工事施行認可満了日までに工事が終わらず、工事竣工延期を出願しました。その後も工事延期が繰り返されました。大正 4 年には、資金繰りの関係から大正 3 年 9 月に認可されていた第 2 期線（岩槻～忍間）の内、岩槻～蓮田間の工事を先に行い、大正 13 年には社名を「武州鉄道株式会社」に変更しました。同年 10 月には、蓮田～岩槻間の工事が竣工し、岩槻町で開通式が行われ、武州鉄道は開業しました。

その後、昭和 3 年（1928）12 月 25 日には、岩槻～武州大門間が、昭和 11 年 12 月 31 日には、武州大門～神根間が開通しましたが、その後の延伸計画は進まず、昭和 13 年 8 月 22 に営業廃止になりました。わずか 12 年弱の期間でした。

蓮田以北については大正 3 年（1914）9 月、第 2 期線（岩槻～忍間）の工事施工が認可されていましたが、東北本線との交差で問題がありました。その交差については、当初は白岡側での平面交差の計画でしたが、国鉄側が拒否したため、スイッチバックにより大宮側からの立体交差で横断する変更願が出されました。最終的には、資金繰りにより困難となり、延伸計画が

武州鉄道車輌（昭和初期）



中央鉄道（武州鉄道）路線予定図『幻の武州鉄道』より改編

実現することなく会社も解散しました。

旧菖蒲町の菖蒲東小学校敷地内には、公図に駅予定地であった土地が明確に残っています。この公図を見ると、幻の菖蒲駅から加須や忍方面へ向かう計画だったことが推測されます。

武州鉄道菖蒲駅予定地

3．幻の鉄道

埼玉県東部地区では、多くの鉄道が計画されましたが、そのほとんどは計画のみで実現することはありませんでした。

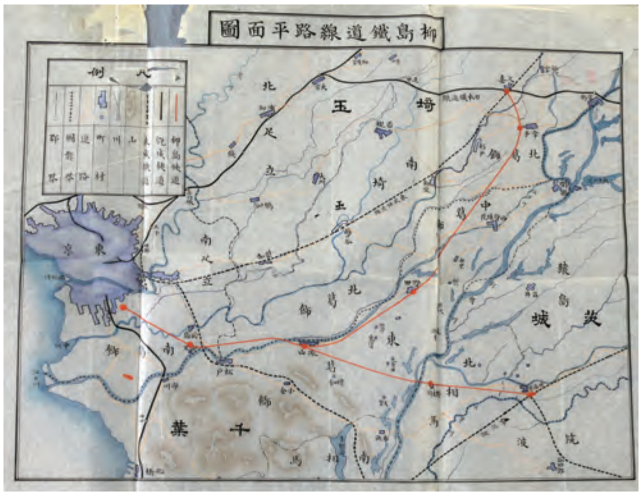
（1）第２次鉄道ブーム

明治 28 年（1895）、日清戦争に勝利したことで好景気となり、多くの起業家によって鉄道会社が設立されました。明治 28 年では東武鉄道、武蔵鉄道、千住鉄道の東京から日光道中に沿って北上する鉄道計画の 3 社の他、熊谷・忍・加須・栗橋に至る北埼玉鉄道も確認できます。

明治 29 年（1896）には前年以上に鉄道会社による鉄道計画が埼玉県に提出されました。埼玉県行政文書の「明治 29 年土木部第一種文書『鉄道関係文書』」によると、埼玉県内では 75 社もの鉄道敷設計画があり、その内、東部地区に路線が計画された鉄道会社は 33 社にも及びました。

これらの鉄道会社は大きく分け埼玉県内を南北方向に縦断する路線と東西方向に横断する路線に分けられます。縦断する路線は 12 社で横断する路線が 21 社でした。

縦断する路線は、東京から吉川・野田を経由し、茨城県や栃木県方面に向かう計画で 5 社が確認でき、坂東鉄道、水海道鉄道等です。この計画に類似する鉄道に柳島鉄道があります。これらの路線の一部が平成 17 年（2005）につくばエクスプレスとして実現しました。



柳島鉄道路線図（明治 29 年）埼玉県立文書館蔵
埼玉県行政文書番号　№明 2430

日光御成道（おなりみち）関係の路線も両武鉄道、武東鉄道、岩槻鉄道があります。岩槻鉄道と関係のある路線としては久喜鉄道があります。岩槻から久喜の短距離の路線で岩槻鉄道の支線的な役割と考えられます。この路線の一部が大正 13 年（1924）に開通した武州鉄道ですが、昭和 13 年（1938）に廃線となりました。そして、平成 13 年（2001）に開業した埼玉高速鉄道は武州鉄道の後継鉄道

久喜鉄道路線図（明治 29 年）埼玉県立文書館蔵
埼玉県行政文書番号　№明 2430

といえます。この他には現在の東武日光線の路線とほぼ同じ総野鉄道もありました。

横断する路線の鉄道計画は 21 社にも及びました。現在の川越線や東武野田線とほぼ同じルートの大宮や粕壁を経由して、千葉県や茨城県に向かう路線は 5 社が確認でき、成川鉄道、武常鉄道等です。この他には大宮から越ヶ谷、流山等を経由し船橋や佐倉、成田に向かう路線も 5 社があり、武総循環鉄道等です。これらの路線の一部が実現したのが武蔵野線です。

埼玉県北部を横断する路線や更に千葉県や茨城県、栃木県方面に向かう路線も 9 社確認でき

ます。川俣鉄道、埼千鉄道等です。これらの鉄道計画はいずれも実現しませんでしたが、熊谷から羽生間については、大正10年に開通した北武鉄道（秩父鉄道）として実現しています。

明治30年（1897）3月には大宮電気鉄道の計画がありました。大宮を起点に原市、菖蒲、騎西、行田を経由し熊谷に至る路線です。

（2）明治時代終末から大正期

明治39年（1906）に鉄道国有法が公布されると、新たな私鉄の出願はほとんどなくなりました。しかし、明治43年（1910）に軽便鉄道法が公布されると新たな出願者が現れました。

明治44年（1911）には久喜を起点に幸手、西関宿（旧豊岡村）を結ぶ幸手鉄道が計画されました。また、明治45年には埼玉鉄道による軽便鉄道の計画がありました。この他、明治44年には我孫子～流山～越ヶ谷～岩槻～大宮間の武総鉄道、粕壁～岩槻～大宮間の岩槻電気軌道、大正9年（1920）に四ツ木～宝珠花間の中川電気鉄道、大正14年（1925）に東京電気鉄道、昭和3年（1928）には日暮里～筑波間の筑波高速度電気鉄道等が計画されました。

4．馬車鉄道

（1）千住馬車鉄道・草加馬車鉄道

千住馬車鉄道株式会社は、明治22年（1889）6月17日、敷設願いを提出しました。計画路線は東京市浅草広小路から東京府下南足立郡千住町の茶釜橋までを馬車で輸送し、千住町、草加町、大沢町、粕壁町までが馬車鉄道区間、そこから杉戸町を経て幸手町へ至る区間を馬車で輸送するというものでした。その後、明治26年2月7日に千住茶釜橋～越ヶ谷間で旅客営業を開始し、6月1日には越ヶ谷～粕壁間の馬車鉄道営業が、粕壁～幸手間で普通馬車営業が開

千住馬車鉄道（草加町の鉄路）　草加市役所蔵

始されました。開業して間もなくは営業成績は良好でしたが、その後、経営が悪化し、大沢～粕壁間の営業廃止後、残された千住茶釜橋～大沢間のみを営業することになりました。しかし、明治30年6月15日に全線が廃止されました。

明治30年11月26日、草加町の有志らは草加馬車鉄道の営業を内務大臣に願い出ました。明治31年11月3日に千住茶釜橋～草加間、28日に草加～大沢間を開業しました。しかし、東武鉄道の開通による影響や馬の死亡等により、明治32年には大赤字となり、明治33年2月2日の社員総会で会社解散の決議がされました。

（2）忍馬車鉄道・行田馬車鉄道

忍馬車鉄道株式会社は、明治34年（1901）6月2日、吹上から行田に馬車鉄道の営業を開始しました。しかし、明治38年、忍馬車鉄道株式会社は解散し、行田馬車鉄道株式会社に経営を譲渡しました。しかし、この行田馬車鉄道も、大正10年（1921）4月開通の北武鉄道や、自動車輸送の発達等の影響を受けて営業が困難になったことから、自動車輸送を始めました。さらに、大正12年（1923）には馬車鉄道を全廃して、社名を行田自動車株式会社と改めて自動車輸送専業となり、馬車鉄道は姿を消すことになりました。

駅名	明治33年版（1900）	明治36年版（1903）	明治44年版（1911）	大正2年版（1913）	大正8年版（1919）
	『全国運送荷客取扱人名簿』				
蓮田	飯野運送店（飯野喜四郎）	飯野運送店（飯野喜四郎）	蓮田運送店（飯野喜四郎）	蓮田運送店（飯野喜四郎）	合資会社蓮田運送店（飯野喜四郎）
			水陸運送店（本橋普之助）	水陸運送店（本橋普之助）	水陸運送店（本橋普之助）
白岡			合資会社白岡運送店（山崎敬三）	合資会社白岡運送店（山崎敬三）	合資会社白岡運送店（山崎敬三）
			中村運送店（中村多右衛門）		
久喜		久喜倉庫株式会社（榎本善兵衛）	久喜倉庫株式会社（白石昌宇）	久喜倉庫株式会社（関根重蔵）	久喜倉庫株式会社（関根重蔵）
	関運送店（関清右衛門）	関運送店（関清右衛門）	関運送店（関清右衛門）	関運送店（関清右衛門）	関運送店（関善三郎）
	吉岡運送店（吉田久七）				
栗橋	古川運送店（古川平兵衛）	古川運送店（古川芳太郎）	古川運送店（古川芳太郎）	古川運送店（古川芳太郎）	古川運送店（古川芳太郎）
	小林運送店（小林長三郎）	小林運送店（小林長三郎）	小林運送店（菅沼友吉）	小林運送店（菅沼友吉）	小林運送店（菅沼友吉）
					大塚運送店（大塚留次郎）
蒲生		秋山運送店（秋山勇之助）	中村運送店（中村悦蔵）	中村運送店（中村悦蔵）	中村運送店（中村悦蔵）
			初山運送店（初山芳太郎）		
越ヶ谷	川上運送店（川上参三郎）	川上運送店（川上参三郎）	川上運送店（川上参三郎）	川上運送店（川上参三郎）	内国通運会社取引店（遠藤彌市）
		運輸共同店（中村藤吉）	運輸共同店（中村藤吉）	運輸共同店（中村藤吉）	運輸共同店（中村藤吉）
		長澤運送店（岩井仁助）			
武里		丸平運送店（小暮辰五郎）	武里社（星野喜左衛門）	（取扱業者なし）	内国通運会社取引店（石川丙子）
粕壁	島村運送店（島村幸左衛門）	島村運送店（島村亀三郎）	島村運送店（島村幸右衛門）		
			濱田運送店（濱田裕吉）	濱田運送店（濱田裕吉）	濱田運送店（濱田裕吉）
			浅濱運送店（青木島蔵）		
			陽盛社（内藤留吉）		
				粕壁運送合資会社（新井長左衛門	
					粕壁運送倉庫株式会社（篠崎平次郎）
杉戸	新井運送店（新井三郎治）	新井運送店（新井三郎治）			
		岩崎運送店（岩崎定吉）	岩崎運送店（岩崎太左衛門）		岩崎運送店（岩崎定吉）
		島村運送店（島村繁蔵）	島村運送店（斎藤喜三郎）	島村運送店（斎藤喜三郎）	島村運送店（斎藤喜三郎）
和戸		会田運送店（会田由蔵）	（取扱業者なし）	（取扱業者なし）	会田運送店（会田春治）
					間美屋運送店（間宮佐五平）
鷲宮		本多運送店（本多長五郎）	本多運送店（本多長五郎）	本多運送店（本多長五郎）	本多運送店（本多慶雄）
加須		加須倉庫運送部（渡辺吾兵衛）	加須倉庫運送部（野本三之助）	加須倉庫運送部（野本三之助）	加須倉庫株式会社（野本三之助）
		加騎運送合資会社（野本三右衛門）	加騎運送合資会社（石井啓藏）	加騎運送合資会社（石井啓藏）	加騎運送合資会社（野本金次郎）
			共同運送店（小菅万蔵）	共同運送店（小菅万蔵）	丸加運送店（小菅万蔵）
					丸石運送店（石井啓藏）
羽生			株式会社羽生倉庫（吉田順夫）	株式会社羽生倉庫（吉田順夫）	株式会社羽生倉庫（小久保幸七）
			早川運送店（早川佐七郎）	早川運送店（早川佐七郎）	早川運送店（早川佐七郎）
			中村運送店（中村謙七郎）		
			中島運送店（中島善太郎）		
			島田運送店（島田久平）		

表1　東部地区小運送店の推移（明治33年〜大正8年）

5. 東部地区の駅前小運送店の展開

（1）小運送店の登場

明治時代初期の陸上輸送は、旧街道沿い宿場町に陸運会社が設立され、人馬輸送が継続していましたが、鉄道開通後は鉄道貨物輸送が主流となり、輸送量も昭和10年代まで増加の一途をたどりました。鉄道輸送は、各駅間の貨物輸送を「大運送」、駅と顧客間の取次・集配業務は「小運送」と区分していましたが、昭和24年（1949）通運事業法により一括して「通運事業」と呼称されるようになりました。

明治8年（1875）に鉄道貨物取扱業者参入が自由化され、荷物の重量測定用秤とわずかな従業員数で経営でき、鉄道開通後、新規参入業者による駅前小運送店出店が相次ぎました。

東部地区の駅前小運送店は、東北本線開通以降の明治20年（1887）に蓮田、久喜、栗橋各駅前の小運送店開業に始まり、東武鉄道開業に伴い駅前小運送店も数を増やし、明治38年の『埼玉県営業便覧』や「武総新報」広告記事等から、各駅に多くの小運送店の存在が確認でき、全国運輸連合会編『全国運送取扱人名簿』から、明治33年（1900）〜大正8年（1919）の東部地区小運送店推移をまとめたものが表1です。

小運送店の業務は、通運取扱業、通運代弁業、貨車積卸業、鉄道利用業、昭和2年（1927）の駅前小運送店から取引客宅まで貨物集配を行う特別小口扱制度（宅扱制度）開始後は鉄道集配業も加わり、この他倉庫業や金銭貸付業、委託販売業を兼業している例が確認できます。

（2）鉄道省声明後の一駅一運送店

明治末〜大正期にかけて、国は小運送業への統制を強めます。これは小運送業運賃が割高なこと、鉄道貨物に対して小運送業者の集荷能力を超え輸送の停滞も頻発し、業者の乱立状態が招いたと考えられていたこと、小運送店は遠隔地取引の都合上、各店間運賃清算を業務とする計算会社に属する必要があり、これが全国に複数存在するものの互換性に乏しく、計算会社を超えた取引の際に支障をきたすこともたびたびあり、小運送店間の価格競争で赤字経営が続出していたことなどを要因としています。

国は小運送業と鉄道輸送の健全化・安定化のため、監督官庁の鉄道省が公認制度を制定し、公認した小運送業者間での取引を試みましたが成果は得られず、新たに大正15年（1926）6月鉄道省声明を発しました。この声明は、鉄道の大運送から小運送までを一貫して担うか、あるいは小運送業界が小運送店を合同して交互計算まで含めて統一・合理化を図るか、小運送業界に迫ったものです。この声明により大手運送店内国通運、国際通運、明治運送の3社は、小運送店の自助努力による解決を模索し、合併会社設立に合意、これを母体に計算会社も統一し、各駅小運送店を傘下とし、合同・再編に取り組みましたが、自立営業する小運送業者は、各駅に独立した合同運送会社を設立後、最終的に全国規模の同業団体を組織すべきと主張し対立しました。両者の対立に鉄道省は裁定案を提示し、

東北本線				
駅　名	蓮田駅	白岡駅	久喜駅	栗橋駅
運送店名	蓮田合同運送合資会社	白岡合同運送株式会社	久喜合同運送株式会社	栗橋合同運送店
住　所	蓮田町大字蓮田 3960-1	日勝村大字小久喜 1213-1	久喜町大字久喜新 750	静村大字伊坂 1043
代表者（肩書）氏名	（代表社員）飯野喜四郎	（代表取締役）岡田伝左衛門	（代表取締役）白石貞二	（代表社員）古川幾郎
従業員数（事務員数＋作業員数）	8名（3＋5）	7名（2＋5）	17 名（4＋ 13）	11 名（3＋8）
鉄道貨物取扱以外の業務内容	倉庫業、商品委託販売業	倉庫業、金銭貸付業、委託販売業	倉庫業、商品委託販売業	
会社設立年月日	昭和 2 年 1 月 15 日	昭和 2 年 5 月 21 日	昭和 2 年6月5日	昭和 2 年1月5日
取扱設備				
店舗（区分）：面積	（所有）74.4 ㎡	（所有）82.6 ㎡	（其ノ他）× 85.956 ㎡	（所有）：25 ㎡
倉庫　所在地（区分）：面積	（其ノ他）大字蓮田：49.6 ㎡ （其ノ他）蓮田駅構内：119.1 ㎡	（所有）大字小久喜：347.9 ㎡	（其ノ他）久喜駅付近： 852.848 ㎡	（其ノ他）栗橋駅付近：66 ㎡
露天貨物置場　所在地：面積	（其ノ他）蓮田駅構内：38.4 ㎡	（其ノ他）白岡駅構内：99.2 ㎡		
電話（区分）×数量	（所有）× 1	（所有）× 1	（所有）× 1（其ノ他）× 1	（所有）× 1
権衡（区分）×数量	（所有）× 1	（所有）× 1	（其ノ他）× 1	（所有）× 1
運搬具（区分：「所有」・「其ノ他」）				
自動車：積載量（分）×数量		2000kg（所有）×2		
荷牛馬車（区分）×数量	（其ノ他）× 10	（其ノ他）×8	（所有）×1（其ノ他）× 10	（其ノ他）× 20
荷車（区分）×数量	（所有）× 1	（所有）× 1	（其ノ他）× 22	（所有）× 1
自転車用ﾘﾔｶｰ（区分）×数量	（所有）× 1	（所有）×2	（所有）×2	（所有）×2
昭和 11 年の年間取扱荷物量（発送量 / 到着量）	7,532 t ／ 4,639 t	2,551 t ／ 5,809 t	7,849 t ／ 11,776 t	3,201t ／ 7,028 t
秩父鉄道				
駅　名	行田駅		武州荒木駅	新郷駅
運送店名	行田合同運送倉庫株式会社	丸大運送店	丸安運送店	株式会社新郷倉庫
住　所	本社：忍町大字谷郷 97、 集荷所：忍町大字佐間 39	忍町大字谷郷 68	荒木村大字荒木 1443	新郷村大字上新郷 1947
代表者（肩書）氏名	（代表取締役社長）出井兵吉	高瀬得太郎	田代三郎右エ門	（専務取締）須永朝治
従業員数（事務員数＋作業員数）	13 名（6＋7）	6名（1＋5）	2名（1＋1）	2名（1＋1）
鉄道貨物取扱以外の業務内容	倉庫業、代弁業			倉庫業、金銭貸付業、 物品運送委託販売業
会社設立年月日	昭和 2 年3月 15 日			大正 11 年 9 月 12 日
取扱設備				
店舗（区分）：面積	（所有）:96 ㎡、（其ノ他）:17 ㎡	（其ノ他）：25 ㎡	（其ノ他）：43.4 ㎡	（所有）：58 ㎡
倉庫　所在地（区分）：面積	行田駅付近（所有）：423 ㎡	行田駅前（所有）：73 ㎡ 店舗付近（其ノ他）：27 ㎡	武州荒木駅前（其ノ他）:70.4 ㎡	新郷村大字上新郷：165 ㎡
露天貨物置場　所在地：面積	行田駅付近（所有）：403 ㎡		武州荒木駅前（其ノ他）：140.8 ㎡	新郷村大字上新郷：200 ㎡
電話（区分）×数量	（所有）× 1	（所有）× 1	（其ノ他）×1	
権衡（区分）×数量	（所有）× 1	（所有）× 1	（所有）× 1	（所有）× 1
運搬具（区分：「所有」・「其ノ他」）				
自動車：積載量（分）×数量	2,000kg（其ノ他）×1、 1,500kg（其ノ他）×1			
荷牛馬車（区分）×数量	（其ノ他）×3	（其ノ他）×2	（其ノ他）×1	（所有）×1
荷車（区分）×数量	（其ノ他）×9	（所有）×2		（所有）×1
自転車用ﾘﾔｶｰ（区分）×数量	（所有）×2、（其ノ他）×3	（所有）×2	（所有）×1	（所有）×1
昭和 11 年の年間取扱荷物量（発送量 / 到着量）	4,911 t ／ 10,319 t	248 t ／、4,964 t	215 t ／ 1,072 t	464t ／1、706 t

表２　東部地区の小運送店（東北本線、秩父鉄道）

合同に際して各駅に小運送店一店舗が望ましいとする一駅一店を目標とした提示で対立は収束し、一駅一店化への取り組みが始まりました。

鉄道省声明を受けての合同化への取り組みは不明な点も多く、東京大学経済学資料室所蔵「小運送関係『鉄道省文書』」の昭和 12 年（1937）小運送業法施行を受けて、各運送店から提出された届から合同化の状況を推測でき、表２のとおり東部地区内の「合同」が会社名に含まれる小運送店は、この際に誕生したものとみられ、各店設立年の記載から東北本線は昭和 2 年、東武線は昭和 3 年に合同運送店が各駅で誕生し、各路線で合同の協議が行われたとみられます。大正 8 年時点で 13 駅前 25 店の小運送店が、この声明による合同で 15 店ほどに統合されました。なお、栗橋合同運送株式会社が設立直後に顧客に配布した「合同披露」の挨拶状では、合同が鉄道省声明によること、一駅一店にしないと営業が継続できなくなるので「弊店等モ苦境ニ立ツテ止ムナク合同ヲ致シマシタ」と思いを吐露しています。栗橋合同運送株式会社へと合併した 3 運送店は、商号から内国通運や明治運送といった合同派に属しましたが、大手運送店が鉄道省に従い、傘下の店に対して一駅一店化

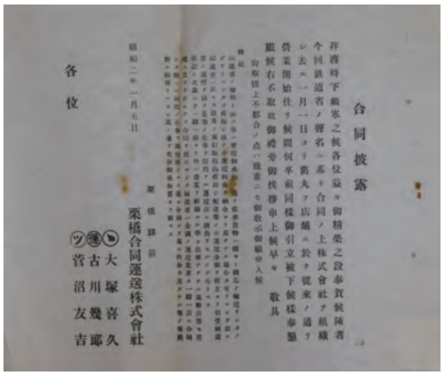
東武鉄道（1）				
駅　名	蒲生駅	越ヶ谷駅	武州大澤駅	武里駅
運送店名	中野運送店	越ヶ谷合同倉庫運輸株式会社	藤掛運送店	武里運送店
住　所	蒲生村大字蒲生 2021	越ヶ谷町 708	大澤町 725	武里村大字大場 1167
代表者（肩書）氏名	中野久作	（社長）山崎長右エ門	藤掛彦次	森田政
従業員数（事務員数＋作業員数）	4名（1＋3）	13 名（4＋9）	2名（2＋（2））	10 名（1＋9）
鉄道貨物取扱以外の業務内容		運送業、倉庫業、物品販売業		貨物貸切自動車営業、 乗用貸切自動車営業
会社設立年月日		大正 9 年 2 月25 日		
取扱設備				
店舗（区分）：面積	（所有）：46.2 ㎡	（所有）：90 ㎡	（所有）：79 ㎡	2棟（所有）：171.9 ㎡
倉庫　所在地（区分）：面積		越ヶ谷駅前（所有）：353 ㎡	武州大澤駅構内（所有）：16.9 ㎡ 武州大澤駅構内（其ノ他）160 ㎡	武里駅構内（所有）：208.2 ㎡
露天貨物置場　所在地：面積	蒲生村大字蒲生（蒲生駅付近） （所有）：59.5 ㎡	越ヶ谷駅同右駅構内借地 （其ノ他）：600 ㎡	武州大澤駅構内 （其ノ他）：960 ㎡	武里駅構内（所有）：99.1 ㎡
電話（区分）×数量		（所有）×1	（所有）×1	（所有）×1
権衡（区分）×数量		（所有）×1	（所有）×1	（所有）×1
運搬具（区分：「所有」・「其ノ他」）				
自動車：積載量（分）×数量		2,000kg（所有）×1、1,800kg （其ノ他）×1、2,000kg（其ノ他） ×3、1,400kg（其ノ他）×1		1800kg（所有）×1 1400kg（所有）×1
荷牛馬車（区分）×数量	（所有）× 1	（其ノ他）×2		（其ノ他）×3
荷車（区分）×数量		（所有）×1		（其ノ他）×1
自転車用ﾘﾔｶｰ（区分）×数量	（所有）× 1	自転車（所有）×、リヤカー（其 ノ他）× 1、リヤカー（所有）× 1	（所有）×1	自転車（所有）×1
昭和 11 年の年間取扱荷物量（発送量 / 到着量）	27 t ／ 3,535 t	1,848t ／ 18,758 t	407 t ／ 6,295 t	334t ／ 3,673 t
駅　名	粕壁駅		杉戸駅	和戸駅
運送店名	粕壁合同運送株式会社	越沼運送店	杉戸合同運送株式会社	和戸合同運送店
住　所	粕壁町 4417	粕壁町 4428	百間村字百間 135-4	須賀村大字和戸 155
代表者（肩書）氏名	（代表取締役）篠崎平次郎	越沼良助	（取締役社長）岩崎定吉	鈴木嘉太郎
従業員数（事務員数＋作業員数）	10 名（4＋6）	12 名（2＋ 10）	9名（4＋5）	4名（1＋3）
鉄道貨物取扱以外の業務内容	金銭貸付業、委託販売業、 倉庫業、仲介業、代弁業	土木建築請負業、 旅客自動車運輸業	金銭貸付業、委託販売業、 倉庫業	米穀肥料商
会社設立年月日	昭和 3 年 10 月30 日	大正 12 年 10 月 1 日	昭和 3 年 11 月 1 日	昭和 4 年 1 月 1 日
取扱設備				
店舗（区分）：面積	（所有）：100 ㎡	（所有）：19.8 ㎡	（所有）：72.6 ㎡	（所有）：70 ㎡
倉庫　所在地（区分）：面積	粕壁駅構内及其付近（所有）：300 ㎡ 粕壁駅付近（其ノ他）：200 ㎡	粕壁町 4428 粕壁駅付近 （所有）：24.7 ㎡	杉戸駅構内（所有）：330 ㎡	和戸駅前（所有）：74 ㎡
露天貨物置場　所在地：面積	粕壁駅付近（所有）：300 ㎡ 粕壁駅付近（其ノ他）：200 ㎡			
電話（区分）×数量	（所有）×1	（所有）×1	（所有）×1	和戸駅前（所有）：150 ㎡
権衡（区分）×数量	（所有）×1	（所有）×2	（所有）×1	（所有）×1
運搬具（区分：「所有」・「其ノ他」）				
自動車：積載量（分）×数量	1,400kg（其ノ他）×2	2,000kg（所有）×2 1,400kg（所有）×1 1,000kg（所有）×1	2,100kg（其ノ他）×2 1,400kg（其ノ他）×2	
荷牛馬車（区分）×数量	（其ノ他）×2			（所有）×1（其ノ他）×5
荷車（区分）×数量	（其ノ他）×3			
自転車用ﾘﾔｶｰ（区分）×数量	（所有）×2　（其ノ他）×2	（所有）×2	（所有）×1	（所有）×3
昭和 11 年の年間取扱荷物量 （発送量 / 到着量）	8,100 t ／ 12,100 t	471t ／ 3,529 t	（貸切）1760 t（小口）139t （貸切）4937 t（小口）192t	397t ／ 1,450 t

東武鉄道（2）				
駅　名	鷲宮駅	加須駅		羽生駅
運送店名	本多運送店	加須合同運送倉庫株式会社	丸共運送店	羽生合同運送株式会社
住　所	鷲宮町大字鷲宮 1274	加須町大字加須 275	加須町 532-1	羽生町大字上羽生 1639
代表者（肩書）氏名	本多慶雄	（取締役社長）野本金次郎	塚田宗重	（常務取締役）中島善太郎
従業員数（事務員数＋作業員数）	3名（1＋2）	62 名（12 ＋ 50）	6名（3＋3）	20 名（8＋ 12）
鉄道貨物取扱以外の業務内容		倉庫業、乾燥業、委託販売業	貨物貸切自動車営業	倉庫業、委託販売業
会社設立年月日	明治 35 年 9 月15 日	昭和 3 年 11 月 1 日	昭和 5 年 5 月 1 日	昭和 3 年 3 月 17 日
取扱設備				
店舗（区分）：面積	2棟（所有）：60 ㎡	（所有）：40 ㎡（其ノ他）：29 ㎡	（所有）：39 ㎡	（所有）：80 ㎡
倉庫　所在地（区分）：面積	鷲宮駅前（其ノ他）：90 ㎡	加須駅付近（所有）：1875 ㎡	加須駅付近（所有）：132 ㎡	羽生駅付近（所有）：2,340 ㎡ 羽生駅付近（其ノ他）：300 ㎡
露天貨物置場　所在地：面積	鷲宮駅前（其ノ他）：90 ㎡	加須駅付近（所有）：182 ㎡		羽生駅付近（所有）：1650 ㎡
電話（区分）×数量		（所有）×2		（所有）×2
権衡（区分）×数量	（所有）×1	（所有）×3		（所有）×2
運搬具（区分：「所有」・「其ノ他」）				
自動車：積載量（分）×数量		2,000kg（其ノ他）×2	2,000kg（所有）×1	オート三輪車 500kg（所有）× 1 2,100kg（其ノ他）×1、2,000kg （其ノ他）×2、1,500kg（其ノ他） ×1、1400kg（其ノ他）×1
荷牛馬車（区分）×数量	（其ノ他）×1	（其ノ他）× 16		
荷車（区分）×数量		（其ノ他）× 22	（所有）×2	（所有）×1、（其ノ他）×5
自転車用ﾘﾔｶｰ（区分）×数量	（所有）×2	（所有）×4	（所有）×1	（所有）× 2
昭和 11 年の年間取扱荷物量（発送量 / 到着量）	874 t ／ 3,577 t	11,526t ／ 27,665 t	70 t ／ 3,400 t	6,565t ／ 24,400 t
駅　名	幸手駅	新古河荷扱所	柳生駅	
運送店名	幸手運送株式会社	小松原運送倉庫株式会社	柳生運送店	
住　所	本店：幸手町大字幸手 4367 営業所：幸手町大字幸手 4490	本店：茨城県猿島郡境町 1692 新古河支店：川辺村大字向古河 366	利島村大字小野袋 1833 石川雄吉	
代表者（肩書）氏名	（取締役社長）関口敏雄	（取締役社長）小松原正次郎	5名（2＋3）	
従業員数（事務員数＋作業員数）	8名（3＋5）	23 名（11 ＋ 12）		
鉄道貨物取扱以外の業務内容	倉庫業、商品委託販売業	倉庫業		
会社設立年月日	昭和 3 年 8 月 21 日	昭和 12 年 9 月 23 日		
取扱設備				
店舗（区分）：面積	（所有）：22 ㎡	2棟（所有）：229 ㎡ 6棟（其ノ他）：436 ㎡	（所有）：63 ㎡	
倉庫　所在地（区分）：面積	幸手町大字幸手 4477（所有）:457㎡	茨城県境町（所有）：609 ㎡ 新古河荷扱所付近（其ノ他）：165 ㎡ 古河町石町（其ノ他）：50 ㎡	利島村大字小野袋 1833 （所有）：36 ㎡＋ 20 ㎡	
露天貨物置場　所在地：面積		新古河荷扱所付近（其ノ他）：858 ㎡ 幸島村諸川（其ノ他）：99 ㎡		
電話（区分）×数量	（所有）×1	（所有）×2、（其ノ他）×3		
権衡（区分）×数量	（所有）×1	（所有）×5、（其ノ他）×3		
運搬具（区分：「所有」・「其ノ他」）				
自動車：積載量（分）×数量		1,500kg（所有）×1、2,500kg（其 ノ他）×1、1800kg（其ノ他）×1、 1500kg（其ノ他）×1、 1,400kg（其ノ他）×1		
荷牛馬車（区分）×数量	（其ノ他）× 20	（所有）×1、（其ノ他）×1		
荷車（区分）×数量		（所有）×2		
自転車用ﾘﾔｶｰ（区分）×数量	（所有）×3	（所有）×3、（其ノ他）×5	（所有）×2	
昭和 11 年の年間取扱荷物量（発送量 / 到着量）	3,411 t ／ 10,396 t	970t ／ 2,491 t	378 t ／ 1,532 t	

表２　東部地区の小運送店（東武鉄道）

がなければ営業ができなくなると合同を強く迫り、各駅でも同様であったと思われます。

ただし、合同化は不完全で東部地区では、秩父鉄道行田駅、東武鉄道粕壁駅、加須駅で一駅一店は達成できず、粕壁駅越沼運送店や加須駅丸共運送店は小運送業に従事しつつ、自動車貨物運送やバス


合同披露

昭和二年一月五日

栗橋合同運送株式會社

大塚喜久

古川幾郎

菅沼友吉

各位

写真１　栗橋合同運輸株式会社合同披露

（埼玉県立文書館寄託小林（茂）家文書№ 7267）

旅客輸送を主体に活動したとみられます。

（３）日通統合

鉄道省声明以来、目標とした一駅一店化は達成されませんでしたが､昭和 10 年（1935）以降、戦時色が色濃くなる中で国による小運送業への統制は強まり、昭和 12 年全ての小運送店を免許制とした小運送業法を施行、昭和 13 年～同 16 年には戦時輸送への対応を目的とした集約合同政策を展開し、全国 7,000 余りの小運送店は 300 店ほどに整理・統合され、9 割超の駅が「一駅一店」となりました。昭和 16 年以降は国策会社日本通運株式会社へ全国の小運送店を資本統合する日通統合が行われ、戦時体制下の物資輸送が構築され、昭和 20 年終戦を迎えます。

この時期の東部地区の動向は、前述の『鉄道省文書』で確認でき、表 2 の昭和 12 年時点では 17 駅に 21 店の駅前小運送店が存在し、各小運送店の経営者、従業員数、施設・設備等を確認できます。日通統合の動きは、昭和 17 年（1942）9 月に東北本線、大宮～間々田駅間全ての店が関東通運株式会社に、10 月に東武線沿線全ての店が東武通運株式会社に、11 月に秩父鉄道沿線全ての店が秩父通運株式会社に統合され、戦時体制下の輸送を担ったと思われます。この地区会社は、日本通運株式会社へ統合されることが前提で、国策による全国規模の日本通運株式会社への統合に東部地区も直面し、経営者は経営権と財産の一切を統合会社へ譲渡しましたが、終戦のため実際の統合は実現しませんでした。

戦後もこの地区統合会社は存続し、高度経済成長期にかけて、トラックをはじめとした自動車輸送が物流の中心となり、昭和 30 年代以降、鉄道輸送が後退していく中、地区統合会社は自動車貨物輸送や付随する倉庫業へとシフトし、地域の物流の担い手として健在でした。

6. 鉄道博物館資料からみた貨物輸送

鉄道博物館に残る資料から埼玉県東部地区の鉄道輸送の状況について紹介します。

（１）明治 33 ～ 39 年度の「鉄道庁年表」

日本鉄道の高崎線と東北本線の各駅発着便の内容が分かる史料で、埼玉県東部地区内の蓮田駅、久喜駅、栗橋駅を中心に紹介します。

発送便、到着便の品目をまとめてみると、発送便は蓮田駅で甘藷（かんしょ）、久喜駅で米や諸麦（しょばく）等の農作物が多く、到着便は久喜駅や栗橋駅で木材、炭、石材、石炭等の原料や燃料が多い傾向にあります。各駅の輸送量の推移をまとめると蓮田駅は貨物取扱量は約 2,000 ～ 3,000 ｔ台で蕨駅と並び最も少なく、栗橋駅は明治 33 年（1900）には約 13,000 ｔ、久喜駅は約 15,000 ｔと埼玉県北部の本庄駅、熊谷駅、深谷駅より少ないですが、大宮駅、鴻巣駅より多く、明治 35 年には久喜駅は 38,000 ｔを超え、最も貨物取扱量が多い駅でした。久喜駅は大宮駅、鴻巣駅と共に重要なターミナル駅だったことが分かります。一方、栗橋駅も年代により相違はありますが約 9,000 ～ 17,000 ｔと鴻巣駅より多く、久喜駅、大宮駅に次ぐ貨物量が多い駅だったようです。これらのことから、日本鉄道の埼玉県東部地域では大宮駅、鴻巣駅、久喜駅、栗橋駅が物資のターミナル駅であったと推測されます。

（２）「東武鉄道貨物発送駅別分類表」

日本鉄道の量に比べ非常に少なく、当時貨物取扱駅でなかった和戸駅でも少量の貨物の発送便が確認され、全駅で多少の貨物輸送を行っていた可能性があります。明治 34 ～ 35 年度は久喜駅で貨物取扱量が最も多かったですが、明治

36年に粕壁駅、加須駅が久喜駅とほぼ同じとなり、明治37年以降は粕壁駅と加須駅が著しく発送量が多くなり、東武鉄道ではこの2駅がターミナル駅であったと推定されます。米が発送品として多く、粕壁駅以北では麦や雑穀（ざっこく）等も多く、農作物の割合が多いのが特徴といえます。

（3）明治43年の「貨物図表帳」

鉄道院の東部鉄道管理局営業課が作成し、南埼玉郡、北葛飾郡、北足立郡町村の人口や作物等の生産高、一部貨物の到着量が分かる図です。道路、河岸、駅、銀行、工場等も記載されています。東部地区で最も人口が多かった町は幸手町で6,806人、篠津村（白岡市）4,900人、江面村4,857人・桜田村（久喜市）4,599人、日勝村（白岡市）4,298人、鷲宮村（久喜市）4,039人と続きます。駅は国鉄の蓮田駅、白岡駅、久喜駅、栗橋駅、東武鉄道で蒲生駅、和戸駅、鷲宮駅が記載され、ここで和戸駅は「此駅貨物不扱」とあります。

農作物は、蓮田駅周辺の慈恩寺村・河合村（さいたま市岩槻区）、原市町（上尾市）、小室村（伊奈町）で甘藷、岩槻町、河合村、黒浜村・綾瀬村（蓮田市）、小室村で麦が多く生産され、これらの物産が蓮田駅から発送されたものと推定されます。また、浦和駅、大宮駅周辺まで含めた一帯で甘藷、綿布（めんぷ）が多量に生産され、甘藷は三陸地方、綿布は東京に発送されたと記されています。

（4）「鉄道輸送貨物数量表」

大正8年（1919）の国鉄および東武鉄道の駅別の貨物数量と送り先駅名が記されています。

米は久喜駅から秋葉原駅1,532ｔ、浅草駅632ｔ、加須駅から秋葉原駅473ｔ、秋葉原駅から水上交通、浅草駅（業平橋駅）から鉄道を使い再輸送されたと推定されます。麦は蓮田駅から館林駅234ｔ、久喜駅から館林駅172ｔとあり、館林駅が多いのは日清製粉工場があるためと考えられます。大豆は久喜駅から野田町駅209ｔ、粕壁駅から野田町駅257ｔ、発送量は久喜駅536ｔ、粕壁駅259ｔとあり、粕壁駅の大豆発送のほぼ全部が野田町駅へ送られています。常磐線沿線でも野田への大豆輸送が目立ち、醤油生産地であったためと考えられます。

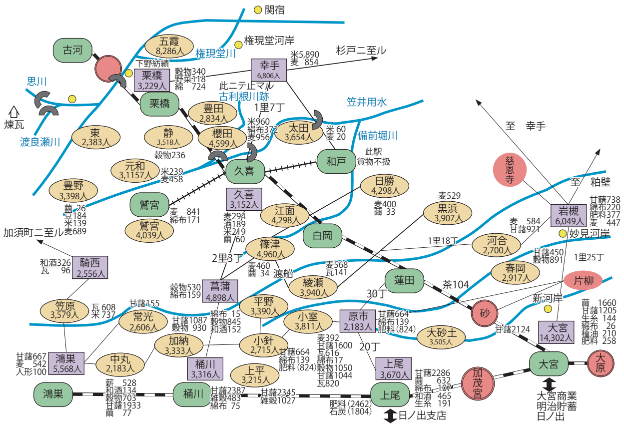


図　貨物図表帳（明治43年）※鉄道博物館所蔵図3枚を改編統合

（5）まとめ

4つの資料から検討した結果、当時、久喜駅は国鉄と東武の駅で最も大きな貨物輸送ターミナル駅であったことが分かり、国鉄では大宮駅、鴻巣駅、東武鉄道では加須駅、粕壁駅も貨物輸送の重要拠点であったと考えられます。

発送便は米や野菜等の農作物が多く、蓮田付近の台地上では甘藷や綿布、低地部の東武鉄道粕壁駅～羽生駅、国鉄久喜駅、栗橋駅では米、日本酒が久喜町と騎西町で醸造され、各地へ配送されています。到着便は工場で使う原料や燃料等が多く、栃木県や群馬県に近い北側に多いようです。また、醤油会社や製粉会社、絹織物産業等、品目によって貨物の送り先と多大な関係があることも分かり、在地の町村と工場の立地も含め地域の物流交通を考えると非常に興味深い結果が得られました。

年 代	西暦	出 来 事
明治 1. 9.	1868	明治維新
明治 3. 2.	1870	東京大橋詰～中田（茨城県古河市）間で蒸気船「利根川丸」が運航開始する。
明治 3. .	1870	和戸橋河岸設置。
明治 5. 6.	1872	利根川丸、営業区域を関宿～銚子間に変更し、江戸川路線を廃止する。
明治 5. 9. 12	1872	新橋～横浜間開業（太陽暦 10/14）。翌日から営業開始。
明治 10. 2. 14	1877	西南戦争開始。鉄道の軍事輸送の初見。西南戦争により国の財政負担が強いられ、鉄道は官設から私設へ移行する。
明治 10. 5. 1	1877	内国通運会社の蒸気船「通運丸」が、深川扇橋～生井（栃木県小山市）まで運行開始する。
明治 13. 7.	1880	蒸気船「永島丸」が、両国～生井間で運行開始する。
明治 14. 11. 11	1881	日本鉄道会社設立。資本金 2, 000 万円。
明治 16. 3.	1883	永島丸、通運丸との値下げ競争に負け、内国通運会社に吸収される。
明治 16. 7. 28	1883	高崎線の一部に当たる日本鉄道第一区線の上野～熊谷間仮開通。
明治 18. 7. 16	1885	東北本線に当たる第一区線の大宮～宇都宮間が開業。東部地区管内では、蓮田駅、久喜駅、栗橋駅が設置される。栗橋～中田間の利根川は、渡船による。
明治 19. 6. 17	1886	栗橋～中田間の利根川橋梁が完成し、上野～宇都宮間が全通。中田仮駅は廃止。
明治 20. 5. 18	1887	私設鉄道条例交付。第 1 次鉄道ブームが始まる。
明治 20. 10. 26	1887	飯野運送店（蓮田駅）開業。
明治 20. 12. 15	1887	久喜～幸手間、新道建設を開始。
明治 22. 1. 22	1889	埼玉馬車鉄道会社が出願。
明治 22. 6. 17	1889	千住馬車鉄道会社が出願。
明治 22. 11. 5	1889	千住町の住民から千住馬車鉄道敷設の不許可願いが提出される。
明治 23. 8. 23	1890	軌道条例公布。
明治 23. 11. 6	1890	千住馬車鉄道株式会社に特許許可。
明治 23. 11. 24	1890	埼玉馬車鉄道会社に特許許可。
明治 25. 6. 21	1892	鉄道敷設法が公布される。
明治 26. 2. 7	1893	千住馬車鉄道営業開始。千住茶釜橋～越ヶ谷（大沢町）。
明治 26. 6. 1	1893	千住馬車鉄道、馬車鉄道を粕壁まで延伸。粕壁～幸手間は普通馬車にて営業開始。
明治 26. 6. 26	1893	千住馬車鉄道に貨物運輸の営業許可。
明治 26. 11. 10	1893	第 2 次鉄道ブームが始まる。
明治 27. 7. 25	1894	日清戦争開始。
明治 28. 4. 6	1895	東武鉄道株式会社は、東京市本所区から栃木県足利町に至るルートで会社創立願いを提出。資本金 180 万円。
明治 28. 4. 29	1895	千住鉄道株式会社が創立願いを提出。路線は、千住～杉戸～幸手～栗橋。
明治 28. 5. 9	1895	日本鉄道社長の小野義真の個人名で千住～栗橋間に武蔵鉄道創立の願いを提出。
明治 28. 11.	1895	北埼玉鉄道株式会社が創立願いを提出。計画では、熊谷を起点に持田～忍～太田～不動岡～加須～栗橋に至る全長 72 kmのルート。明治 30 年の実地検分の後、立ち消えとなる。
明治 28. 11. 30	1895	日清戦争終了。
明治 29. 1. 9	1896	川俣鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は熊谷～行田～羽生～本川俣。
明治 29. 1. 15	1896	東京鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は越中島～吉川～下館～真岡～黒羽～黒磯。
明治 29. 4. 8	1896	河川法施行。それまでの河川水運における水運路確保・整備を主眼とした低水工事から治水を主眼とする高水工事への転換。
明治 29. 4.	1896	武蔵鉄道案却下。東武鉄道は、新たに「起業目論見」を提出。資本金を 20 万円とする。
明治 29. 5. 21	1896	坂東鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は伊讃～野田～吉川～新小梅。
明治 29. 5. 27	1896	深川鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は越中島～吉川～野田～水海道。
明治 29. 5. 30	1896	成川鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は川越～大宮～越ヶ谷～流山～安食～成田。
明治 29. 6. 5	1896	武総循環鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は横浜～高井戸～大宮～越ヶ谷～我孫子～成田～八日市場。
明治 29. 6. 26	1896	東武鉄道に会社設立の仮免状。
明治 29. 6. 25	1896	埼千鉄道株式会社が創立願いを提出。路線は熊谷～羽生～古河～下妻～土浦～佐原。
明治 29. 6.	1896	千住鉄道に鉄道却下の仮免状。
明治 29. 7. 11	1896	東都鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は小梅～野田～宝珠花～境～小山～壬生～鹿沼。
明治 29. 7. 28	1896	佐川鉄道株式会社が創立願いを提出。路線は川越～大宮～越ヶ谷～吉川～流山～小金～白井。
明治 29. 7. 31	1896	玉総鉄道株式会社が創立願いを提出。路線は熊谷～忍～騎西～久喜～幸手～野田～柏～白井橋本村（千葉県白井市）～白井～佐倉に至る全長 93 kmのルート。途中、東北本線・東武線・土浦線・総武線に連結する計画。
明治 29. 8. 3	1896	両武鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は千住～鳩ヶ谷～大門～岩槻～蓮田。相馬鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は水海道～宝珠花～粕壁～岩槻～大宮。岩槻鉄道株式会社が創立願いを提出。路線は金杉～西新井～鳩ヶ谷～大門～岩槻～大宮。
明治 29. 8. 7	1896	川船鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は川越～大宮～越ヶ谷～流山～船橋。佐川鉄道、利害調査を東京府知事に回答。

年 代	西暦	出 来 事
明治 29. 8. 12	1896	佐倉鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は大宮～大門～越ヶ谷～吉川～流山～小金～白井。
明治 29. 8. 25	1896	八王子鉄道株式会社が創立願いを提出。路線は八王子～所沢～志木～与野～大宮～岩槻～粕壁。
明治 29. 8. 28	1896	玉総鉄道、利害調査を東京府知事に回答。川船鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は川越～大宮～越ヶ谷～船橋。
明治 29. 8.	1896	千住馬車鉄道、普通馬車営業を廃止。
明治 29. 9. 8	1896	武常鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は大宮～岩槻～粕壁～水海道～石岡。
明治 29. 9. 10	1896	熊羽鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は熊谷～行田～羽生。
明治 29. 10. 4	1896	総野鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は栃木～古河～幸手～杉戸。
明治 29. 10. 7	1896	埼千鉄道、発起願、逓信大臣へ進達。
明治 29. 10. 16	1896	東武鉄道株式会社が創業総会を開催。資本金 265 万円に増資。北埼玉鉄道が逓信大臣へ創立願書進達。
明治 29. 11. 19	1896	利根鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は熊谷～行田～加須～栗橋～水海道～竜ヶ崎～金江津。
明治 29. 11. 20	1896	宮浦鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は大宮～岩槻～粕壁～水海道～谷田部～土浦。
明治 29. 11. 25	1896	久喜鉄道株式会社が創立願書提出。路線は岩槻～久喜。
明治 29. 12. 5	1896	柳島鉄道株式会社が創立願書提出。路線は押上～流山～野田～幸手～久喜。
明治 29. 12. 9	1896	土浦鉄道（路線は久喜～幸手～関宿～境～土浦）、武東鉄道（路線は赤羽～鳩ヶ谷～大門～岩槻～杉戸）、利害調査を東京府知事に回答。
明治 29. 12. 14	1896	江南鉄道、利害調査を東京府知事に回答。路線は熊谷～行田～久喜～幸手～宝珠花～我孫子～成田～八日市場。
明治 30. 3.	1897	大宮電気鉄道株式会社設立。大宮を起点に原市～菖蒲～騎西～忍～熊谷に至る 45 kmの計画。
明治 30. 5. 6	1897	千住馬車鉄道、粕壁～大沢間の馬車鉄道を廃止。
明治 30. 6. 15	1897	千住馬車鉄道、全線廃止。
明治 30. 11. 26	1897	草加馬車鉄道営業許可出願。
明治 31. 11. 3	1898	草加馬車鉄道営業開始。千住茶釜橋～草加町間開通。
明治 31. 11. 10	1898	東武伊勢崎線工事起工式を開催。
明治 31. 11. 28	1898	草加馬車鉄道、大沢町まで延伸。
明治 32. 4. 26	1899	忍馬車鉄道に営業の特許を交付。
明治 32. 8. 27	1899	北千住～久喜間で東武伊勢崎線が開通。西新井駅、草加駅、越ヶ谷駅、粕壁駅、杉戸駅が開設。
明治 32. 12. 20	1899	東武伊勢崎線で蒲生駅、新田駅、武里駅、和戸駅が開設。
明治 33. 2. 2	1900	草加馬車鉄道が全線廃止。
明治 33. 10. 1	1900	私設鉄道法施行、軌道を除く一般の利用に供する民営鉄道の敷設・運営に関して規定。鉄道営業法施行。
明治 33. 12. 27	1900	忍馬車鉄道、鎌形～佐間間で営業開始。
明治 34. 2.	1901	古川回漕店の蒸気船「古川丸」が、日本橋中洲町～思川新波（栃木市）間で運行開始。
明治 34. 6. 2	1901	忍馬車鉄道、吹上～行田間が開通。
明治 35. 9. 6	1902	東武伊勢崎線、久喜～加須間が開通。鷲ノ宮駅が開設。
明治 35. 9. 15	1902	本多運送店（鷲ノ宮駅）設立。
明治 36. 4. 23	1903	東武伊勢崎線、加須～川俣間が開通。羽生駅、川俣駅が開設。
明治 36. 9. 23	1903	東武伊勢崎線、須影駅が開設。
明治 36. 11.	1903	蓮田車站納地記が建立。
明治 37. 2. 8	1904	日露戦争開始。
明治 37. 5. 13	1904	古川丸、通運丸との値下げ競争に負け、内国通運に売却。廃業届を埼玉県に提出する。
明治 38. 5.	1905	忍馬車鉄道、行田馬車鉄道に営業譲渡。
明治 39. 3. 31	1906	鉄道国有法が公布。日本鉄道が国有化される。
明治 41. 5. 1	1908	大宮～蓮田間に砂信号所、蓮田～久喜間に白岡信号所が開設。
明治 41. 8. 15	1908	東武伊勢崎線の須影駅が廃止。
明治 41. 12. 2	1908	東武伊勢崎線の新田駅が廃止。
明治 41. 12. 25	1908	東武伊勢崎線の蒲生駅が現在地に移転。
明治 42. 10. 12	1909	国有鉄道線路名称制定。秋葉原～上野～青森間を東北本線とする。
明治 43. 2. 11	1910	白岡信号所を駅に変更し、白岡駅が開業。
明治 43. 2.	1910	合資会社白岡運送店開業。
明治 43. 4. 21	1910	軽便鉄道法を公布。
明治 43. 5.	1910	白岡車站碑が建立。
明治 43. 8. 3	1910	千葉県営鉄道、県債 20 万円で軽便鉄道敷設免許を鉄道省へ提出。
明治 43. 11. 5	1910	中央軽便電気鉄道株式会社が設立される。第 1 期線は川口～岩槻、第 2 期線で岩槻～和戸を経て幸手、栗橋、さらには日光に至る計画。資本金 80 万年。
明治 44. .	1911	幸手鉄道株式会社が創立申請を提出。路線は久喜～幸手～豊岡村。我孫子～流山～越ヶ谷～岩槻～大宮間の武総鉄道、粕壁～岩槻～大宮間の岩槻電気軌道が計画される。

4 年 表

年　代	西暦	出　　来　　事
明治 44. 4. 5	1911	加須～羽生～不動岡間で乗合馬車が開業。
明治 44. 5. 9	1911	千葉県営鉄道、柏～野田町間が開業。
明治 44. 7. 31	1911	中央軽便戦記鉄道株式会社、社名を中央鉄道株式会社と変更する。資本金 60 万円。
明治 45. 7.	1912	埼玉鉄道による軽便鉄道の計画。路線は久喜～菖蒲～騎西～鴻巣。
大正元年 11. 29	1912	中央鉄道敷設計画第 1 期線（川口～岩槻間、20. 9 ㎞）の工事施工が認可される。
大正元 . 12. 8	1912	埼玉新報によると、中央鉄道第 2 期線のルートが蓮田～菖蒲～騎西～羽生ルートと騎西より分岐する忍ルートがあることが判明。
大正 2. 1.	1913	埼玉鉄道の軽便鉄道（久喜～菖蒲～騎西～鴻巣）計画の敷設許可が下りる。
大正 3. 7. 28	1914	第 1 次世界大戦が始まる。
大正 3. 9.	1914	中央鉄道第 2 期線（岩槻～蓮田～菖蒲～忍間 37 ㎞）の工事施行が認可される。同月、東武鉄道と越ヶ谷停車場運送店（丸ト運送店）の働きかけで、鉄道輸送に切り替えることに同意するも、舟運の方が軽便迅速車力側が反発する。
大正 3. 10.	1914	東武伊勢崎線和戸駅で、貨物引込線設置に伴う拡張工事。
大正 3. 11. 27	1914	中央鉄道、第 1 期線の工事施行認可満了までに工事が終わらず、工事竣工延期を出願する。その後も工事延期が繰り返される。
大正 4. 4.	1915	粕壁宝珠花県道が開通。
大正 4. 6. 15	1915	中央鉄道、資金調達の関係から第 2 期線の岩槻駅から蓮田駅間の工事を先に行うことに方針を変更する。
大正 5. 1.	1916	岩槻自動車創業。
大正 5. 2. 9	1916	総武鉄道株式会社による乗合自動車（大宮～粕壁間）が開通。
大正 5. 4. 21	1916	岩槻自動車、粕壁まで営業距離を延長。
大正 6.　.	1917	通運丸就航休止。
大正 7.　.	1918	大正 7 年から昭和 9 年にかけて、埼玉県による第一期改修事業が実施され、古利根川だけでなく、支川である青毛堀川、備前前堀川、備前堀川、姫宮落川、隼人堀川（庄兵衛堀、栢間堀）の改修も同時に実施される。埼玉県の 13 河川改修（用排水幹線改良事業）である。改修距離は 6 里 33 町 12 間（約 27 ㎞）にものぼる。
大正 8. 4. 11	1919	道路法制定。道路の種類を国道・府県道・郡道・市道及び町村道の 5 種にした。東部地区の県道は、岩槻幸手線、加須幸手線、幸手関宿線、幸手二川線、幸手野田線、幸手久喜線、幸手権現堂河岸線、杉戸宝珠花線、粕壁宝珠花線であった。この法律により、各市町村に道路元標が設置された。
大正 8. 6.	1919	鉄道省は、「鉄道運送取扱人公認制度」を制定し、小運送業者の整理・統合を図る。
大正 8. 7. 6	1919	中央鉄道、臨時株主総会にて社名を武州鉄道株式会社に変更する。
大正 8. 7. 27	1919	東武伊勢崎線和戸駅が移転。停車場新道新設。
大正 8. 8. 15	1919	地方鉄道法施行。軽便鉄道法と私設鉄道法を廃止し、私鉄の監督はこの法律に基づく。
大正 8. 8.	1919	東武伊勢崎線越谷駅停車場新設記念碑建立。
大正 8. 11. 20	1919	東武伊勢崎線越ヶ谷駅は、武州大沢駅に改称。
大正 8. 12. 17	1919	内国通運会社は、利根川・霞ヶ浦・北浦の航路を東京通船株式会社に譲渡する。利根川航路は廃止。
大正 9. 2. 25	1920	越ヶ谷合同倉庫運輸会社設立。
大正 9. 4. 17	1920	東武伊勢崎線越ヶ谷駅が開設。
大正 9. 7. 27	1920	国民新聞に埼玉縦貫軽便鉄道の原案が可決とある。路線は飯能～坂戸～松山～鴻巣～騎西～菖蒲～久喜～幸手～境。
大正 9.　.	1920	越ヶ谷駅開設に伴い越ヶ谷吉川間に乗合自動車開業。
大正 10. 4. 1	1921	北武鉄道羽生駅から行田駅間開業。行田馬車鉄道と連絡する。羽生駅、新郷駅、武州荒木駅、行田駅開設。
大正 10. 5. 28	1921	国民新聞に東京日光間高速度電車の路線と停車場が記載される。停車場は、川口・雁丸・大間木・代山・岩槻・慈恩寺・太田新井・和戸・幸手・栗橋とある。
大正 11. 5. 1	1922	改正鉄道敷設法施行。
大正 11. 5. 30	1922	粕壁～宝珠花間、乗合自動車開業。
大正 11. 9. 18	1922	秩父鉄道、北武鉄道を吸収合併する。
大正 11. 9. 22	1922	株式会社新郷倉庫（秩父鉄道新郷駅）設立。
大正 12. 4. 29	1923	行田馬車鉄道、全線廃止。
大正 12. 7.	1923	北総鉄道、千葉県営鉄道を 41 万円で譲り受け、柏～野田町間で営業開始。
大正 12. 9. 1	1923	関東大震災。
大正 12. 10. 1	1923	越沼運送店（粕壁）設立。
大正 13. 1. 1	1924	軌道法施行（軌道条例廃止）。
大正 13. 2.	1924	白岡駅から久喜、白岡駅から粕壁への乗合自動車開業。
大正 13. 10. 19	1924	武州鉄道が開業。蓮田駅から岩槻駅間の鉄道敷設工事が竣工し、岩槻町で開通式が行われる。蓮田駅、岩槻駅が開設。
大正 14. 11. 10	1925	東武伊勢崎線新田駅が開設。
大正 14. 11. 15	1925	秩父鉄道持田駅が開設。
大正 14.　.	1925	久喜～岩槻間にも乗合自動車開業。菖蒲倉庫株式会社が、桶川駅～菖蒲町間で乗合自動車運行。

年　代	西暦	出　　来　　事
大正 15. 10. 1	1926	東武伊勢崎線大袋駅、一ノ割駅が開設。
大正 15. 10. 6	1926	貨物運送店に関する鉄道省声明を発し、1 駅 1 店舗とする運送会社の統合を図る。
昭和 2. 3. 15	1927	行田運送会社設立。
昭和 2. 6. 10	1927	久喜～栗橋間に桜田信号所開設。
昭和 2. 9. 1	1927	東武伊勢崎線姫宮駅が開設。
昭和 3. 3. 17	1928	羽生合同運送会社が設立。
昭和 3. 8. 21	1928	幸手運送会社が設立。
昭和 3. 9. 22	1928	武州鉄道岩槻本通駅が開設。
昭和 3. 10. 30	1928	粕壁合同運送会社が設立。
昭和 3. 10. 31	1928	加須合同運送倉庫株式会社が設立。
昭和 3. 11. 1	1928	杉戸合同運送株式会社が設立。
昭和 3. 12. 25	1928	武州鉄道岩槻駅から武州大門駅間が開通する。浮谷駅、笹久保駅、武州野田駅、武州大門駅が開設。
昭和 4. 1. 1	1929	和戸合同運送店設立。
昭和 4. 4. 1	1929	東武日光線が開業。幸手駅、栗橋駅、新古河駅が開設。
昭和 4. 11. 1	1929	東武日光線柳生駅が開設。
昭和 4. 11. 17	1929	北総鉄道、総武鉄道に改称。粕壁駅から大宮駅間が開通。岩槻町駅、豊春駅、八木崎駅が開設。
昭和 4.　.	1929	野田橋開通。
昭和 5. 5. 1	1930	丸共運送店（加須駅）設立。
昭和 5. 10. 1	1930	総武鉄道、粕壁駅から清水公園駅間が開通。牛島信号所が開設。
昭和 5. 12. 6	1930	総武鉄道武州川辺停留場が開設。
昭和 5. 12. 9	1930	総武鉄道加倉、渋江、永沼仮停留場が開設。
昭和 6. 3. 1	1931	総武鉄道牛島信号所を牛島駅に改称。
昭和 6. 3. 5	1931	総武鉄道牛島駅を藤の牛島駅に改称。
昭和 6. 8. 1	1931	総武鉄道南桜井停留場が開業。
昭和 6. 9. 18	1931	満州事変。
昭和 7. 5. 1	1932	大宮～蓮田間の砂信号場、久喜～栗橋間の桜田信号所、栗橋～古河間の中田信号所を廃止。
昭和 7. 5. 15	1932	五・一五事件。
昭和 7. 7.	1932	東武鉄道日光線開通記念碑建立（幸手駅）。
昭和 7. 11. 20	1932	秩父鉄道東行田駅が開設。
昭和 8. 4. 28	1933	武里運送店設立。
昭和 8. 5. 10	1933	総武鉄道土井停留所（貨物）が開設。
昭和 10. 7. 21	1935	東武日光線新古河駅を荷扱所とし、新しい新古河駅を開設。
昭和 11. 2. 26	1936	二・二六事件。
昭和 11. 12. 1	1936	総武鉄道が越谷乗合自動車を買収。
昭和 12. 10.	1937	「日本通運株式会社法」、「小運送業法」が制定される。
昭和 13. 8. 22	1938	武州鉄道営業廃止。
昭和 13. 8.	1938	陸上交通事業調整法施行。
昭和 13. 9. 10	1938	大型台風到来。鉄道は各地で不通。武州鉄道は実質上の営業廃止となる。
昭和 14. 6. 10	1939	総武鉄道岩槻町駅を岩槻駅に改称。
昭和 15. 2. 1	1940	陸運統制令公布。2/25 施行。
昭和 16. 12. 8	1941	真珠湾攻撃。太平洋戦争開戦。
昭和 17. 9. 16	1942	東北本線蓮田～間々田間の小運送店が統合し、関東通運株式会社設立。
昭和 17. 10. 26	1942	東武伊勢崎線、日光線沿線の小運送店が統合し、東武通運株式会社設立。
昭和 17. 11. 16	1942	秩父鉄道沿線の小運送店が統合し、秩父通運株式会社設立。
昭和 18. 11. 6	1943	総武鉄道米島仮停留場（貨物）が開設。
昭和 18. 12.	1943	東武自動車株式会社による路線バス運行開始（菖蒲町～久喜駅～蓮田駅～桶川駅～川越）。
昭和 19. 3. 1	1944	東武鉄道、総武鉄道を吸収合併。
昭和 19. 9. 16	1944	東武鉄道、総武鉄道から継承した自動車事業を東武自動車に譲渡。
昭和 20. 5. 20	1945	東武野田線武州川辺駅が休止。
昭和 20. 8. 15	1945	太平洋戦争終戦。
昭和 20. 9. 30	1945	東武野田線米島駅が休止。
昭和 22. 4. 1	1947	国有鉄道事業特別会計法施行。
昭和 22. 6. 1	1947	東武鉄道、東武自動車を吸収合併。
昭和 22. 7. 16	1947	東武野田線土井停留所廃止。
昭和 22. 9.	1947	カスリーン台風による水害。
昭和 24. 6. 1	1949	日本国有鉄道法施行法公布。
昭和 24. 9. 1	1949	東武伊勢崎線粕壁駅を春日部駅に改称。
昭和 28. 8. 5	1953	地方鉄道軌道整備法公布施行。
昭和 30. 1. 1	1955	東武伊勢崎線鷲ノ宮駅を鷲宮駅に改称。

年 代	西暦	出 来 事
昭和 31. 12. 1	1956	東武伊勢崎線越ヶ谷駅を越谷駅に、武州大沢駅を北越谷駅に改称。
昭和 31. 12. 23	1956	東武野田線南桜井駅を米島駅跡に移転し、南桜井駅に改称。旧南桜井駅は廃止。
昭和 33. 8. 11	1958	杉戸～宝珠花間、バス路線復活。
昭和 37. 5. 31	1962	営団地下鉄日比谷線、北越谷駅まで乗り入れ
昭和 41. 6. 1	1966	秩父鉄道行田駅、行田市駅に改称。
昭和 41. 7. 1	1966	高崎線行田駅が開設。
昭和 41. 9. 1	1966	東武伊勢崎線北春日部駅が開設。営団地下鉄日比谷線が北春日部駅まで乗り入れ。
昭和 42. 4. 15	1967	東武伊勢崎線せんげん台駅が開設。
昭和 42. 9.	1967	県道大宮栗橋線開通。
昭和 42. 4.	1967	国道 16 号バイパス（大宮～春日部間）開通。
昭和 43. 9. 1	1968	東武伊勢崎線須影駅を南羽生駅に改称。
昭和 44. 7. 21	1969	東武日光線新古河荷扱所、新古河信号所に改称。
昭和 44. 10.	1969	国道 122 号開通。
昭和 47. 3. 5	1972	蓮田駅貨物取扱廃止。
昭和 47. 11.	1972	東北自動車道（岩槻～宇都宮間）開通。
昭和 48. 4. 1	1973	武蔵野線、府中本町～新松戸間開通。南越谷駅、吉川駅、三郷駅開業。
昭和 49. 7. 13	1974	東武伊勢崎線新越谷駅が開設。
昭和 49. 10. 1	1974	武蔵野操車場が開業。
昭和 50. 4. 30	1975	国道 16 号バイパス（春日部～野田間）が開通。
昭和 51. 1.	1976	幸手～鷲宮～加須間の東武バスが廃止。
昭和 53. 10. 2	1978	武蔵野線全線開通。
昭和 55. 4. 1	1980	松戸三郷有料道路開通。
昭和 56. 3. 16	1981	杉戸駅が東武動物公園駅に改称。営団地下鉄日比谷線が東武動物公園駅まで乗り入れ。
昭和 56. 4. 15	1981	貨物駅として東鷲宮駅が開設。
昭和 56. 9. 1	1981	秩父鉄道西羽生駅が開設。
昭和 56. 9. 15	1981	東武日光線新古河信号所が廃止。
昭和 57. 6. 23	1982	東鷲宮駅が旅客営業開始。
昭和 59. 2. 1	1984	武蔵野操車場が廃止。
昭和 60. 1. 24	1985	首都高 6 号三郷線全線開通。中央環状線から常磐道、東北道が繋がる。
昭和 60. 3. 14	1985	武蔵野線新三郷駅が開設。
昭和 61. 8. 26	1986	東武日光線杉戸高野台駅、南栗橋駅開設。
昭和 61. 11. 1	1986	東鷲宮駅、貨物営業を廃止し、旅客駅となる。
昭和 61. 12. 4	1986	国鉄改革関連 8 法公布、S62. 4. 1 施行。
昭和 62. 2. 26	1987	東北本線新白岡駅が開業。
昭和 62. 4. 1	1987	国鉄分割・民営化により、ＪＲ７社が誕生。
平成 2. 3. 10	1990	上野～黒磯間の愛称を宇都宮線とする。
平成 4. 11. 27	1992	東京外環自動車道一部開通（和光～三郷）。
平成 6. 10. 14	1994	国土交通省により「鉄道の日」と定められる。
平成 14. 4. 4	2002	東武鉄道バス事業本部が分社化し、東武バスグループとなる。
平成 15. 3. 19	2003	営団地下鉄半蔵門線、南栗橋駅まで乗り入れ。
平成 15. 10. 1	2003	東武鉄道で貨物取扱全面廃止。
平成 17. 8. 24	2005	つくばエクスプレス、秋葉原～つくば間が開業。八潮駅、三郷中央駅が開設。
平成 18. 3. 18	2006	栗橋駅にＪＲと東武鉄道の間に連絡線が設置され、特急スペーシアがＪＲ内の運行を開始する。東京メトロ半蔵門線が久喜駅まで乗り入れ。
平成 20. 3. 15	2008	ＪＲ武蔵野線越谷レイクタウン駅が開設。
平成 23. 3. 11	2011	東日本大震災が発生。
平成 24. 3. 17	2012	ＪＲ武蔵野線吉川美南駅が開設。東武動物公園駅以南の東武伊勢崎線の愛称を東武スカイツリーラインとする。
平成 25. 3. 16	2013	東京メトロ日比谷線が南栗橋駅まで乗り入れ。
平成 26. 4. 1	2014	東武野田線の愛称を東武アーバンパークラインとする。
平成 27. 3. 29	2015	首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の一部区間開通（白岡菖蒲ＩＣ～境古河ＩＣ間）。
平成 27. 10. 31	2015	圏央道の一部区間開通（桶川北本ＩＣ～白岡菖蒲ＩＣ間）。

第 7 回　東部地区文化財担当者会巡回展
埼玉県東部地区の交通
東部地区文化財担当者会
平成 29 年（2017）3 月 18 日